EDITORIAL

Las relaciones humanas a bordo: un tema a investigar

LES RELATIONS HUMAINES À BORD: UN SUJET POUR LA RECHERCHE

HUMAN RELATIONS ON BOARD, A SUBJECT FOR RESEARCH

"Las relaciones humanas en el hábitat de los buques españoles" fue, que en mi experiencia de veinte años en el mundo de la mar, doce como tripulante en diez buques diferentes: petrolero, butanero, pasaje, carga, mixtos de pasaje y carga e hidrógrafo, y el resto como inspector de motores y profesor de Facultad de C.C. Náuticas y Escuela de Formación Marítima Pesquera, pude comprobar que los problemas del hábitat en los barcos mercantes y de pesca son muy numerosos y difíciles de analizar, y especialmente encontrar las causas y sobre todo encontrar los medios que hagan mejorar esta situación. La soledad, la separación de su familia, el confinamiento en un espacio limitado a veces por meses, (pues no da tiempo de saltar a tierra), las condiciones climatológicas adversas, juntamente a la peculiaridad de la vida a bordo con sus horarios, costumbres, tradiciones, influencias, etc., que hacen muy difícil para un investigador ajeno al mundo de la mar comprender y asimilar el peso que estas situaciones tienen en la convivencia a bordo de los buques.

En mis primeras singladuras como alumno, realizando las prácticas en un buque de pasaje y luego como oficial de un superpetrólero, me hicieron ver patentemente que las relaciones humanas y laborales en los buques eran un tema de gran importancia para la convivencia de las personas que teníamos que vivir en este hábitat. Con estilos totalmente opuestos en las relaciones humanas y sus consecuencias en el estado de ánimo de los que estamos protagonizándolos, me percaté de que estas circunstancias eran totalmente dependientes del estilo de autoridad de los mandos y para cuyo ejercicio en absoluto se nos había preparado en las respectivas Escuelas. Creí entonces que sería necesaria la inclusión de estos temas en la formación de los Capitanes, Jefes de Máquinas, Oficiales de la Marina Mercante y Patrones y Mecánicos en la marina de Pesca.

Durante el resto de mis años como tripulante de los buques y como profesor en las Escuelas Marítimo- Pesquera y Facultad de Ciencias Náuticas, he seguido preocupado por esta falta de formación e información sobre como mejorar las relaciones, ya que sigue siendo una "asignatura pendiente" en los planes de estudios de ambos grados, por lo cual me decidí a iniciar la investigación sobre la situación de las relaciones en el ámbito del hábitat de los buques españoles.

El término hábitat se refiere primordialmente al espacio físico en que se desarrolla la vida de una especie animal, y por extensión se aplica al de las razas o grupos étnicos humanos.

En este trabajo nos referimos con el término "Hábitat", no sólo al espacio físico de los buques, sino también la influencia que tan reducido espacio tiene en la vida social a bordo y las consecuencias que de esto se derivan en los distintos estamentos que conviven en este hábitat según las condiciones ambientales, la naturaleza de las navegaciones que efectúan y las tipologías de vida a bordo según las clases de barcos.

Las razones por las que se explica que en este estudio del "hábitat" se incluyan las navegaciones de los distintos buques, los puntos de vista de los diferentes estamentos nos la proporciona M. de Terán, cuando define el objetivo de la Geografía Social como:

"Es el hombre social, no el individuo, ni la humanidad o género humano como abstracta entidad, sino el hombre que en cada concreta situación de lugar y tiempo se nos aparece integrado en determinados grupos y sociedades reconocibles por su interna vinculación y estructura y por las características colectivas de su modo de actuar"[1]

El hábitat de los buques, por sus características peculiares, tiene en el desarrollo de las relaciones humanas unas

1. TERAN, M. de: "Geografía humana y sociológica. Geografía Social". "Estudios Geográficos". Madrid Diciembre 1.964, pág. 441-466.

Correspondencia / *Correspondence to*: Eduardo García González .C/ Carabela Santa María, nº 1; 41007 Sevilla. E-mail: egarcialuna@gmail.com

Recibido / *Received:*.10-03-2011 **Aceptado** / *Accepted*:. 20-06-2011
Med Marit 2011; 11 (1): 1-6.

correlaciones que no he visto reflejadas en los estudios publicados hasta ahora.

Puede decirse que las relaciones humanas están exhaustivamente estudiadas desde la década de los 30, en que a partir del experimento de Howtherne, la psicología industrial amplia sus estudios desde el hombre-trabajador considerado aisladamente hacia el grupo o equipo de trabajo. Estos estudios tienden a hacer más humano y más productivo el trabajo, suavizando las tensiones y tratando de conjugar los imperativos del rendimiento con los de satisfacción de las necesidades de las personas, no sólo las materiales, sino primordialmente las inmateriales, como son el auto-concepto, las motivaciones propias de cada persona, la autorrealización, etc.

Estos estudios, que indicábamos al principio, comenzaron por la Escuela de Negocios de Harvard, por el profesor Elton Mayo en General Electric, continuaron y han avanzado enormemente en los últimos años en relación a las motivaciones intrínsecas, es decir las motivaciones más personales de autorrealización.

Estos estudios han modificado sustancialmente las actitudes de mando en la industria y están siendo imitadas en las empresas navieras y pesqueras. Los cambios de actitudes que refiero se ven reflejados entre los tripulantes entrevistados de barcos pesqueros del banco canario-sahariano y barcos mercantes que comentaré, haciendo resaltar la diferencia con el estilo de las relaciones humanas en el mundo de la mar en los trabajos más extensos que he encontrado y que son los siguientes:

*Estudio Sociológico Hombres del Mar. Realizado por los Departamentos de Investigación Sociológico y Departamento de Estudios Migratorios del Apostolado del Mar. (no publicado) (1.970)

*Proceso de industrialización y condiciones de trabajo. El sector pesquero Onubense. Realizado por J.M. Montero Llerandi (1.985)

El hábitat del que vamos a ocuparnos es evidentemente el resultante de las acciones conjuntas de unos hombres que han escogido la mar como el espacio funcional de trabajo y como consecuencia de esto, han tenido que modificar sus comportamientos sociales, familiares, de vivienda, esparcimiento y tiempo libre, etc., para vivir en un medio distinto al de tierra, su hábitat geosocial.

El hábitat geosocial influye en las actitudes y actuaciones de todas las profesiones, pero en el caso de los hombres y mujeres de la mar esta influencia es más notable. Pienso concretamente en mi experiencia. Por las consecuencias que observé de la diferencia en una navegación de Gran Altura a una navegación de Cabotaje o Costera, me parece que es interesante estudiar la influencia del hábitat y las formas de fomentar las actitudes positivas y contrarrestar las negativas, para ayudar, en la medida de mis posibilidades, a que las relaciones en la vida a bordo de los distintos tipos de barcos sean más humanas y menos conflictivas.

Por esto nuestro trabajo se centrará en el estudio de los grupos humanos que conviven durante veinticuatro horas al día, siete días cada semana de los ocho meses como mínimo de trabajo de cada año, en ámbitos tan adversos como suele ser la mar en ciertos parajes o en determinadas circunstancias meteorológicas.

En este sentido, Demangeon formulaba como: "la geografía humana es el estudio de los grupos humanos en relación con el medio geográfico"[2].
Para este estudio emplearemos la metodología y los conocimientos que nos aportan las ciencias sociales, ósea los de una geografía de los grupos humanos, los de la geografía social.

La diferencia entre estos estudios y los de la sociología, está fundamentalmente en que vamos a investigar no sólo los sucesos sociales como tales, sino con relación al espacio geográfico en que se desarrollen. Pues no son las relaciones humanas de las tripulaciones de un buque, las mismas, si éste efectúa navegaciones por el Golfo Pérsico, de cuarenta días de mar, transportando petróleo crudo, que las que se dan navegando entre los puertos del litoral español con dos o tres días de mar como máximo.

Pero es mas, se podría afirmar que los tripulantes de cualquier buque o plataforma petrolífera forman lo que Sombart denomina asociaciones finales con objetivos de tipo económico primordialmente, aunque en casos concretos, (buques oceanográficos, de investigaciones biológicas u otras, en expediciones a la Antártica.) sus fines sean científicos, patrióticos, etc.

Como sabe cualquier científico informado sobre la vida de la mar, no hay un único género de vida entre los pescadores y marinos, pues: "Existen tantos géneros de vida como tipos y modos de pesca, subdivididos a su vez, según las condiciones climáticas y morfológicas que caractericen sus áreas de actividad. Pero todos se oponen a los géneros de vida continentales vecinos, y las únicas que pudieran presentar algunos puntos de comparación son las actividades halieúticas que están ligadas también a la navegación: marinos mercantes, de guerra y marineros de aguas dulces"[3].

Estos géneros de vida tienen en común:
El balanceo característico de todos los buques por muy en

---

2. Maier y otros: Geografía Social (1970). Madrid. Editorial Rialp, pág. 11.

3. Besançon, J. "Geographie de la Pêche". Gallimerd. París 1965, pág. 414.

calma que esté la mar, pues aquél se produce por el propio movimiento al navegar.
Los temporales, que por su parte: "les asaltan con una rara eficacia, porque son más frecuentes y más violentos que en tierra y porque ninguna cortina de árboles, ninguna valla frena las manifestaciones"[4].

En suma, el hombre en la mar se encuentra en un hábitat que no le es propio y por ello la vida a bordo de los buques reúne unas peculiaridades dignas de tener en cuenta a la hora de estudiar las relaciones humanas y laborales de los marinos y pescadores.

Un viejo marino me comentaba, en mis primeros años de profesión, sobre estas peculiaridades:"Pon en cualquier profesión de tierra a las personas que trabajan en una fábrica por ejemplo, en estas condiciones: No pueden salir, ni moverse de su edificio, conviviendo las veinticuatro horas con jefes, compañeros y subordinados, tanto el puesto de trabajo, la cama y la mesa del comedor están en constante movimiento, de forma que tenga que trabajar, dormir y comer en unas circunstancias que no favorecen ni el trabajo, ni el descanso en absoluto. Yo pienso, decía, que se volverían locos la mayoría de los terrícolas".

El tripulante de un buque de cualquier tipo de los citados, excepto los de una travesía corta entre dos puertos fijos, como son los ferry o los de pesca artesanal de un día de duración, desarrollan casi todas sus funciones y actividades en un sólo ámbito espacial.

Entendiendo funciones en el mismo sentido en que lo hace la ecología social, o sea como sinónimo de necesidades vitales y que Parthzsch (1964) clasificó en:
1º Vivienda, 2º Trabajo, 3º Abastecimientos, 4º Educación, 5º Esparcimiento, 6º Tráfico e información (flujos de personas, bienes y noticias) y 7º Vida social[5].

Como se observa la vida de un marino durante el desarrollo de su trabajo hace que todas estas funciones se desarrollen a bordo, excepto la mencionada en cuarto lugar, la educación.

Esta coincidencia de ámbito de desarrollo de seis de las funciones o necesidades vitales en un solo espacio da lugar a una particularidad de vida que encontraremos en muy pocos colectivos (monjes, presos, o científicos en regiones como la Antártica).
Si a esta monotonía, de un único ámbito espacial, se le añaden las condiciones adversas de la vida en la mar, vemos la necesidad de estudiar las relaciones humanas a bordo de los buques de forma particular y exclusiva.

Las adversas condiciones de vida a las que he hecho referencia, quedan muy bien reflejadas en las siguientes palabras de Jacques Bensançon: "Esta interminable deportación, en una mar llena de peligros (golpes de viento, olas, iceberg, bruma...) doblado por un trabajo penoso y fatigante se realizaba -y a pesar de las mejoras recientes se realiza aún- en condiciones de incomodidad muy característica. En su estrecha porción de espacio flotante, el pescador, como el marino, debe vivir solo, sacado de su pueblo, de su familia, de su contexto durante días, semanas o meses. Peor aún, es una soledad de muchos. Además, la dureza de la campaña se prolonga, es grande el número de embarcados viviendo en una intimidad que roza a menudo la promiscuidad. Peligro y solidaridad económica desarrollan allí, no sin rudeza por otro lado, un sentido elevado de la sociabilidad, rasgo psicológico fundamental de todas las poblaciones de pescadores. Se traduce no solamente en la disciplina, a veces severa, que reina a bordo durante todo el viaje, sino en la ayuda que se acuerda espontáneamente a no importa qué pescador en dificultad en los bancos, cualquiera que sea su nacionalidad, pasando de las rivalidades entre las compañías de armadores"[6].

Este mundo de los hombres de la mar es tan peculiar, tan cargado de connotaciones que no se dan en ningún otro, que debe ser estudiado y tratado aparte de los demás colectivos sociales.

Tema difícil de ser estudiado a fondo por un extraño al mundo marítimo, ya que no puede captar los matices de la vida permanente a bordo, sea en un buque mercante o pesquero.

Siendo este tema muy poco estudiado, me he decidido a analizar las condiciones especiales del hábitat a bordo de los buques españoles y sus problemas, para apuntar unas vías de solución, que sea mi aportación al mundo de los marinos españoles, con la esperanza de que sea de utilidad para suavizar la dureza de la vida a bordo y para mejorar las relaciones humanas y laborales en los buques.

Para el estudio del hábitat a bordo de los buques españoles no he encontrado en la bibliografía consultada, nada más que meras referencias tangenciales al tema. No obstante, lo que sí está estudiado y muy exhaustivamente es la influencia del hábitat y del ambiente de trabajo en las empresas de tierra, sobre todo en Estados Unidos desde el año 1.924, con objeto, en un principio de averiguar sus efectos en la productividad, si bien, es cierto que luego han derivado hacia el cultivo de las buenas relaciones humanas y el desarrollo de los valores de la persona en el trabajo, caso de la Teoría Z Japonesa.

---

4. Op. cit., pág.424

5. Maier y otros: "Geografía Social" (1970). Madrid. Editorial Rialp, pág.8

6. Op. cit. Pag 460

Los planteamientos de las aludidas investigaciones nos han interesado para ver su posible aplicación al ámbito marítimo y primordialmente a la resolución de los problemas que la vida a bordo plantea.

Puede afirmarse que las investigaciones de las relaciones humanas en las empresas comienzan, como consecuencia del "efecto Hawthorne" ocurrido en 1924 en la Western Electric. Esta empresa al realizar una investigación sobre los efectos de la intensidad de la luz y la eficacia de la producción y no hallar una relación lógica entre ambos, dio origen a que unos científicos del comportamiento pertenecientes al Consejo Nacional de Investigación de la Academia de las Ciencias de Estados Unidos juntamente con Elton Mayo y Fritz Reethlisberger de la Harvard Business School se dedicasen al estudio de las motivaciones, actitudes, satisfacción y moral laboral, la dinámica de grupos, formas y estilos de mando, la comunicación, toma de decisiones, resistencia al cambio, distribución del poder, etc., que en los últimos ochenta años han dado lugar a las distintas escuelas de las Relaciones Humanas[7] y que, como colofón de todas ellas, a las que por el momento ha impuesto su filosofía la Escuela Japonesa de teoría económica que llamamos "Teoría Z", escuela que pone el énfasis, para conseguir la eficiencia, en el cultivo de los valores humanos de los trabajadores.

Como dice el Dr. Willian G. Ouchi: "Como país, los Estados Unidos han desarrollado una noción del valor que tiene la tecnología y su enfoque científico, pero se han olvidado del valor que posee el ser humano. El Gobierno destina cientos de millones de dólares a la investigación de nuevas técnicas en los campos de la ingeniería eléctrica, de la física, o de la astronomía; y apoya el desarrollo de complejas ideas económicas. Sin embargo, casi no se asignan fondos que ayuden a comprender como se debe tratar y organizar a los individuos en el trabajo, y esto es justamente lo que hay que aprender estudiando a los japoneses"[8].

En estas investigaciones, iniciadas -como anticipamos- en 1.924, la actitud y moral de los trabajadores y las interacciones en el grupo adquirieron gran interés para los científicos

Después de la Segunda Guerra Mundial, por las Universidades de Michigan y la del Estado de Ohio, y como consecuencia de sus investigaciones, se indica que el liderazgo orientado hacia la persona es más eficaz que el orientado hacia la producción[9] .

De esta investigación surgió una escuela de Relaciones Humanas que adiestraba a ser unas personas agradables a los encargados y capataces, que hasta entonces habían sido enseñados a ser autoritarios y severos. Como no se cambiaron las estructuras de la situación y relaciones laborales, los capataces que volvían de los cursos de Relaciones Humanas fueron ridiculizados, lo que hizo que no tardaran en caer en los antiguos comportamientos y estilo autoritario y severo del liderazgo.

En ciertos medios se han descrito las relaciones humanas como adiestramiento en "sentimientos afectivos" y se han limitado al fomento de excursiones de los empleados y sus familias a competiciones deportivas entre los productores. Esto no ha dado como resultado nada más que distorsionar los descubrimientos obtenidos en la investigación de las relaciones humanas.
Todos estos enfoques descritos anteriormente, difieren del concepto que Robert Dubin maneja en la introducción al capítulo dedicado a la Educación para Ejecutivos, en la que nos define los conocimientos de las Relaciones Humanas como "los medios por los cuales se construye la cooperación humana y se sostiene para lograr que se ejecute el trabajo en una organización"[10].

Este medio, que es el conocimiento de las técnicas de las Relaciones Humanas, corre el riesgo, nada teórico, de ser instrumentalizado, no sólo en las organizaciones formales, sino en las informales de la familia, los amigos, etc. y convertirse en un modo de utilización de las personas para la consecución de los propios objetivos, es decir, para dominarlos por la vía de las "buenas maneras".

Esto, aunque tenga como fin el lograr la eficiencia o la productividad, en mi opinión no es admisible, por ser una de las formas mas solapadas de manipulación.

Creo, y espero que se me entienda, que es más honrado y claro el autoritarismo, formula que en los buques es utilizado con mayor frecuencia de la debida, como veremos en el desarrollo de este trabajo. Y digo que más honrado porque en el autoritarismo no se pretende engañar, ni manipular, y en mi opinión la manipulación con la utilización de las técnicas de Relaciones Humanas vulnera el concepto de la dignidad de la persona humana, reduciéndola a medio utilizado para los fines propios o de la organización, en detrimento de la libertad y de la dignidad del individuo.

7. F.J. Roethlisberger y W.J. Dickson Management and the Worker An Account of a Research Progrem Conducted by the Wetern Electric Ca., Hewthorne Works, Chicago. Harvard University Press, Cambrige (Massachusetts), 1.939.

8. Ouchi Willian G. Teoría Z, de la Dirección de Empresas. Ediciones Orbis, S.A. Madrid 1.985, pág. 89

9. E.A. Fleishman, E.F. Harris y R.D. Burtt: "Leadership and Supervision in Industry", Ohio State Busines Education Reserve Monograph (1.955), pág. 33

10. Robert Dubin y otros. "Las relaciones humanas en la Administración". México 1.979, pág. 22

Por las circunstancias peculiares del hábitat, trabajo e interrelaciones a bordo de un buque, las relaciones humanas y el ejercicio de la autoridad, tienen unas repercusiones personales mucho más profundas que en cualquier otro tipo de organización. Estas repercusiones son, en muchos casos, disfuncionales para las personas y para la propia eficiencia operativa del buque.

Nuestro método de trabajo será el de las Ciencias Sociales, que nos centrará, como toda ciencia, en la búsqueda de la verdad y en el análisis de los motivos de los tripulantes de los buques para tomar determinadas actitudes en sus interrelaciones, tanto en el campo de la acción como en el del pensamiento, e intentar descubrir las presiones ambientales y sociales que motivan dichas actitudes. La tendencia humana, naturalmente es creer que dicha actitud es conforme a la verdad. Pero observamos que frente a un mismo hecho objetivo, las actitudes de algunos protagonistas del mismo son opuestas. ¿Puede ocurrir, que la verdad sea al mismo tiempo una cosa y su contraria? Evidentemente no puede ser así. Por ello con el desarrollo de este trabajo de investigación quisiéramos averiguar las razones profundas de sus actuaciones e intentar demostrar que los conflictos que se producen a diario en el desarrollo de la vida en los buques, tienen unas causas que pueden y deben ser eliminadas para que sus relaciones y trabajo, sean fuente de gratificación para todos o al menos para la mayoría de los hombres implicados o que, nunca mejor dicho, están embarcados en esta profesión.

Si la investigación psicosocial de las relaciones humanas y laborales en las empresas terrestres está ampliamente desarrollada según hemos visto, la investigación científica en el caso de las empresas marítimas, mercantes y pesqueras es muy escasa. Esto es debido en mi opinión, a que la automarginación de este colectivo social ofrece resistencia a un posible análisis científico de parte de investigadores sociales ajenos al medio marítimo.

Desde un punto de vista metodológico, un buque se puede considerar como "asociación final" en contraposición a los otros dos tipos de grupos que distingue Sombart, las unidades naturales de vida (p.e. familias, tribus, etc.) y las comunidades intencionales. Esta consideración se basa en el concepto que de ellas se tiene: "El término <<asociaciones finales>>, según SOMBART, incluye grupos unidos por la consecución de una finalidad. Estas <<asociaciones finales>> tienen su fundamento en un acto organizativo, y cada uno puede asociarse a ellas más o menos por libre decisión. En principio se puede decir que puede haber tantas asociaciones como finalidades puedan fijarse, es decir, el número de estos grupos es incalculable. Se incluyen aquí organizaciones de intereses de tipo social, económico y político, como sindicatos, sociedades por acciones, corporaciones, sociedades comerciales, etc."[11]

11. Maier y otros: Geografía Social (1.970) Madrid. Editorial Rialp págs. 32 y 33.

Nos parece que estos grupos formados en los buques se pueden calificar de geográficos-sociales con un mismo modo de vida puesto que según Bobek: "En su mayoría, los modos de vida determinan agrupaciones que aparecen marcadas al mismo tiempo por fuerzas del paisaje y por fuerzas sociales y a que a su vez influyen tanto en el espacio natural como en el social..."[12] Y pone ejemplos de estos grupos a los pescadores, mineros, que viven en poblados propios etc, Pienso que no sólo a los pescadores sino a los marinos en general (mercantes y de guerra) así como a los trabajadores de una plataforma marina petrolífera les correspondería esta denominación.

Podemos considerar también a los tripulantes de los buques como grupos con un mismo espacio de acción, y único donde desarrollar sus funciones. Siendo este espacio el único lugar donde se desarrollan durante días, semanas y hasta meses (p.e. buques bacaladeros, balleneros) todas las funciones fundamentales: vivienda, trabajo, abastecimiento, esparcimiento y empleo del tiempo libre, tráfico e información, vida de sociedad. Por todo ello podemos deducir que los tripulantes de los buques forman un grupo geográfico-social claramente definido, o como K. Ruppert definió en un coloquio en Bulgaria (1925) con el termino "grupo socio-territorial" expresando así la estrecha unión de la relación social y espacial. El espacio que las personas necesitamos, lugares específicos donde desarrollar todas las funciones, lugares funcionales, en los buques son los de residencia, trabajo, esparcimiento, de abastecimiento, etc. Siendo el buque el espacio en el que los marinos desarrollan todas estas acciones, es este el "sistema de lugares funcionales". Por tanto al igual que en tierra, las personas o familias que tienen el mismo "sistema de lugares funcionales" forman un grupo geográfico social, los tripulantes de un barco también lo forman.

Para terminar, a modo de guia para el que quiera seguir estudiando estas peculiaridades de las tripulaciones de los buques os aconsejo algunas referencias que encontré interesantes[*],el camino está abierto.

Eduardo García González
Jefe de Máquinas. Doctor en Ciencias del Mar
Prof. Asociado de Universidad de Cádiz

Castejón Chacón, Carlos: "Ensayo sobre un estudio del Derecho marítimo consuetudinario de España (Costumbre de pesca). El cabotaje y la navegación de altura), separata de Jurídico Escurialense, número IV, Universidad de El Escorial, 1963.
Arbex, J.C. y Galindo López, F.: "Los pesqueros españoles", Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica. Madrid, 1987.
Lison, C.: "Antropología Social: reflexiones incidentales", Centro de investigaciones Sociológicas, Siglo XXI, Madrid 1986.
Barandiarán Irizar, F.: "La comunidad de pescadores de Pasajes de San Juan. Ayer y hoy". Estudio antropológico, Ed. Felipe Barandiarán, Guipúzcoa, 1982.
Informe "Iberpesca hoy", Encuesta al futuro de la pesca, CEPSA, Madrid, 1975.
Pérez de Guzmán, T., Galindo López, F., y García Bartolomé, J.M.: "Los Bolicheros de Málaga", Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Junta de Andalucía, Madrid, 1986.

*Montero LLerandi, J.M.: "Tipología de la actividad pesquera", Mar, número 251, Instituto Social de la Marina, Madrid, marzo 1987.
Vid nota 2 de artículos mismo autor, Mar, I.S.M., número 250, Madrid, febrero 1987.
*Montero Llerandi, J.M.: Artículos aparecidos de los siguientes números de la revista "Hoja del Mar", editada por el Instituto Social de la Marina: 238 (diciembre-enero, 1986); 239 (febrero, 1986); 240 (marzo, 1986); 241 (abril, 1986); 242 (mayo, 1986); 243 (junio, 1986); 244 (julio-agosto, 1986); 245 (en colaboración con José Mª Sulleira, septiembre, 1986); 246 (octubre, 1986), 247 (noviembre, 1986); 248 (diciembre, 1986).
*Montero Llerandi, J.M. y García Ferrando, M.: "Cambio social y crisis en las comunidades de pescadores", Revista de Estudios Agrosociales, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, número 134, enero-marzo, Madrid, 1986.
*Compán Vázquez, D.: "La pesca marítima en España", Cuadernos Geográficos, números 5 y 6, Universidad de Granada, (1975-76).
*Sánchez Erausquin, J.: "Los pescadores", Cuadernos para el Diálogo, número 35, Madrid (1973).
*Separata de la Revista de Estudios Agrosociales (Artículos sobre el sector pesquero número 129 a 134), Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, Madrid, 1986.

Notas de redacción. Resúmenes, V Congreso Internacional Hispanofrancófono de Medicina Marítima, A Coruña, 2011 (España) / *Notes de redaction. Résumés,5ème Congrès International Hispano-francophone de Médecine Maritime*

EDITORIAL NOTES. ABSTRACTS, THE 5th INTERNATIONAL HISPANOFRANCOPHONE CONGRESS ON MARITIME MEDICINE, A CORUÑA, 2011 (SPAIN)

Hemos decidido aprovechar este número de la revista “Medicina Marítima” para anticipar el contenido de nuestro V Congreso Internacional Hispanofrancófono de Medicina Marítima a celebrar en A Coruña (España) 20-21 de octubre, 2011, en la ETS de Náuticas y Máquinas , como XIII Jornadas N. de Medicina Marítima complementadas desde el 19 de Octubre al 22 con actividades prácticas diversas acreditadas para los cursos de postgrado de la Universidad de Cádiz. Será la XXII Reunión Científica anual de la SEMM (Sociedad Española de Medicina Marítima) y la V junto a nuestros colegas de sociedad francófonos e internacionales. Además de los resúmenes de las ponencias de este evento en este número, el editorial trata de las relaciones humanas a bordo, la formación,continuada del el agua potable como técnica de saneamiento a bordo y los apuntes clínicos analizan el asthma y el buceo deportivo o de recreo. Los artículos originales son variados: tratan del estado de salud y la forma física, de riesgos para la salud como los que afectan al sistema cardiovascular, las lumbalgias y los accidentes a bordo, estos vistos desde las consultas médicas por radio. Los reconocimientos médicos preceptivos para embarque.se analizan desde la perspectiva de Indonesia y a nivel europeo, en ventana internacional , tenemos el proyecto Marleanet sobre aprendizaje y comunidades marítimas Esperamos disfruten de este nuevo número de nuestra revista.

We have decided to benefit from the current issue of the Maritime Medicine Journal to preview the content of the upcoming 5th International Hispanofrancophone Congress on Maritime Medicine which is to be held in A Coruña (Spain), October 20-21st., 2011. The venue will be in the “ETS Náutica y Máquinas” of the University. There we will celebrate the 22nd annual scientific meeting of SEMM (Spanish Society of Maritime Medicine) and the5 time in association with our francophone and hispanophone colleagues. In the editorial of this issue, you will not only find the abstracts of this event but other interesting subjects, like the human relations on board. As continuing education, drinkable water, as a sanitation matter on board is reviewed. The clinical notes study asthma and its fitness for sportive or recreational diving. Original articles touch on a variety of subjects such as health status or physical fitness, common problems like lumbalgia or cardiovascular risk factors and accidents from the radiomedical advice centre vue. As “to the editor”, Medical Examinations for seafarers are described from Idonesia. In the European level, in the "window to the world" section, the project Marleaned is dealing with learning and maritime communities. We very much hope that you will enjoy this new issue of our journal.

A cette occasion, nous avons décidé de profiter de la sortie de ce numéro de la revue " Medicina Marítima " pour anticiper sur le contenu de notre 5ème Congrès International Hispano-francophone de Médecine Maritime. Il aura lieu à La Corogne, le 20 et 21 d’octobre, 2011 à l'ETS Náutica y Máquinas. Nous allons y célébrer notre 22ème réunion scientifique annuelle de la SEMM (Société Espagnole de Médecine Maritime), accompagnés, de nos collègues hispanofrancophones. Dans l'éditorial, à part des résumés de cet évènement, on nous présente le sujet des rélations humaines à bord comme un sujet pour la recherche. La formation continué s’agit de l’eau potable à bord. Les notes cliniques apporten information sur l’asthme et la plongué sportive ou de plaisance. Les articles originaux sont variés: l’état de santé et l’aptitude physique naval des armés , facteurs de risque frequents comme les cardiovasculaires, les lumbalgies et les accidents à bord du point de vue du Centre radio-medico. La rubrique "à l'éditeur" nous aporte information des examens médicaux des marin à l’Indonésie. Dans la "fenêtre sur le monde ", nous reproduisons une information du projet Marleanet sur l’apprentissage et les communautés maritimes. Nous espérons que vous apprécierez ce nouveau numér de notre journal.



BIENVENIDA / BIENVENUE à A CORUÑA

Es para mí un placer comunicaros, en nombre del Comité Organizador, que la V edición del **Congreso Hispano-Francófono de Medicina** Marítima se celebra en 2011, en octubre, el jueves 20 y el viernes día 21 contando con mesas redondas, comunicaciones y pósters, complementadas con sesiones prácticas relacionadas con los postgrados en Medicina Marítima de la UCA pre-Congreso: el miércoles día 19 en el Hospital de la Defensa de El Ferrol y/o bien por la tarde hay una Reunión del Proyecto Marleanet en ETS Náuticas de la Coruña; post Congreso el sábado día 22 de octubre por la mañana en el puerto de la Coruña.

Estos congresos internacionales hispanofrancófonos se inician en Brest (Francia), 2007, luego Cartagena (España) en el 2008, siguieron al sur hacia Africa en el 2009 y tras cruzar el Estrecho, procedentes de Agadir (Marruecos), nos volvímos a encontrar en España, en el 2010 en esa ocasión en la ciudad de Cádiz, ciudad histórica y ligada a la mar donde las haya.

El escudo de Cádiz posee la siguiente descripción heráldica: en un campo de azur (azul), Hércules en pie, al natural, vestido con una piel de león, en su color, asiendo dos leones pasantes simbolizando la costa hispánica de Cádiz y la costa africana, acompañado por dos columnas de plata con una cinta de oro cargada con la inscripción "non plus" en la situada a la diestra del escudo y "ultra" en la situada en la zurda, todo ello haciendo referencia al antiguo lema de las Columnas de Hércules a las que los romanos asignaban al confín del continente (no más allá).

Esas columnas ya anunciaban el Congreso de este año 2011 en la ciudad que posee un faro con el mismo nombre, Hércules, es decir la ciudad gallega y marinera por excelencia de A Coruña, a donde os damos la bienvenida.

Es en este marco incomparable, que ya nos ha acogido en más de una ocasión, donde la Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM) espera a sus colegas de la Sociedad Francesa de Medicina Marítima (SFMM) para que los socios de ambas, junto con todos aquellos que quieran acompañarnos de uno y otro lado del mar incluida la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), puedan seguir desarrollando las interesantes actividades en las que se trabaja al amparo de los Congresos Hispano-Francófonos de Medicina Marítima, que en este año alcanzan su quinta edición. Queremos dedicar ese congreso a nuestro compañero, al que llamamos el Padre de la Medicina Marítima moderna, le recordamos y nos apena su fallecido el año pasado: Dr. Juan Bartolomé Martín

Asumimos la organización de este Congreso con ilusión, acompañados en la organización por la Universidad de A Coruña (UDA), pero también con responsabilidad teniendo en cuenta los antecedentes del extraordinario nivel científico y organizativo alcanzado en las últimas ediciones.

Esperamos contar con vuestra presencia para que, a pesar de estar repartidos por todas las costas, entre todos podamos avanzar en esta materia que nos atrae y nos une e intercambiar informaciones de toda índole.

C'est avec grand plaisir que je vous fais part, au nom du comité d'organisation, de la tenue du prochain ***Congrès Hispano-Francophone de Médecine Maritime****. Cette manifestation se déroulera cette année au cours du mois d'octobre et plus précisément le 20 (jeudi) et 21 (vendredi) d' Octobre 2010, complémentée par des activités pratiques. Pre-Congrès le mercredi 19 toute la journée à l'Hôpital de la Défense du Ferrol ou le soir à la ETS de Nautique à l'Université de La Corogne avec une Réunion du Projet Marleanet. Post-Congrès le samedi 22 matin au Port de La Corogne.*

Le 1er. Congrès IHF de Médecine Maritime fut organisé, le 2007, à Brest (France). Le 2008 nous nous sommes rencontrés à Carthagène (Espagne) et le 2009 direction Afrique au Maroc. Suite à la traversée du détroit de Gibraltar, en provenance d'Agadir, nous nous sommes retrouvés le 2010 à Cadix, cité historique et liée à la mer comme il se doit. Comme un appel, l'écusson de la ville de Cadix inscrit les descriptions héraldiques suivantes : sur fond d'Azur (bleu), Hercule, de plain-pied, revêtu d'une fourrure de lion, dans une couleur chatoyante, saisissant 2 lions, symbolisant la côte hispanique de Cadix et la côte africaine se dresse au devant de 2 colonnes d'argent, comprenant une bande dorée où sont écrits non plus à droite et ultra à gauche, en référence à la devise antique des colonnes d'Hercule qui représentaient, selon les romains, les confins du continent (littéralement le pas au-delà).

Les colonnes étaient le précédent que de la tour romaine du même nom, Hercule, qui nous présente la ville de La Corogne comme le siège du 2011 pour le Congrès. D'ici je vous en donne la Bienvenue.

C'est dans ce cadre incomparable, qui nous a déjà accueillis à plusieurs occasions, que la Société Espagnole de Médecine Maritime (SEMM) retrouvera ses collègues de la Société Française de Médecine Maritime. Les membres de chacune des sociétés et tous ceux qui souhaitent nous accompagner dans ces rencontres scientifiques, de part et d'autre des mers et océans du globe, inclut l'Association International de Médecine Maritime (IMHA), se réuniront afin de développer des activités et intérêts communs qui font le socle des travaux des congrès hispano-francophones de médecine maritime qui arrivent d'ores et déjà à leur 5ème édition. Nous voulons dédier ce Congrès à notre copain, à qui nous regrettons et appelons le Père de la Médecine Maritime moderne en Espagne, malheureusement décédé l'année passé : Dr. Juan Bartolomé Martín (plus de renseignements dans notre revue Med Marit précédent)

Nous portons l'organisation de ce congrès avec l'espoir, mais aussi la responsabilité de prendre en compte l'extraordinaire niveau scientifique et le déroulement magistralement orchestré lors des précédentes éditions.

Nous espérons compter sur votre présence, et ce, malgré un éloignement littoral non négligeable pour certains, afin d'avancer dans un domaine qui nous tient à cœur et qui nous amène à échanger de nombreuses informations de tout premier ordre.

Dr. Fernando Gómez Muñiz. Presidente de la SEMM

Organizan / *Organisation*: Universidade da Coruña (UDC), Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM), Société Francaise de Médecine Maritime (SFMM)

Colaboran / *Collaborateurs:* Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de la UDC, Universidad de Cádiz, FUECA, IMHA (International Maritime Health), Ministerio de Trabajo e Inmigración - ISM, DP Coruña: Ministerio de Defensa - Cámara Hiperbárica El Ferrol, COMME, AXOMAGA, Autoridad Portuaria de A Coruña, Mutua Gallega, Laboratorios Lema & Bandin …

Los co-presidentes del Congreso / *Les co-présidents du Congrès* / The Co-presidents of the Congress
Dr. Fernando Gómez y Muñiz (SEMM) - Dr. Dominique Jégaden (SFMM) - Dra. M. Ángeles Bouza Prego (UDA)

Comité Organizador / *Comité Organisateur* / Organising Executive Committee
Presidenta y Coordinadora Local:
- Dra Dña Mª Ángeles Bouza Prego (Universidade da Coruña / SEMM)
Vice-presidenta:
- Dra Dña Rosamary de la Campa Portela (U. da Coruña)
Vocales:
- Dr D Julio Louro Rodríguez (U. da Coruña)
- Dr D Benigno Rodríguez Gómez (U. da Coruña)
- Dra Dña Esther Fontenla (ISM /SEMM)
- Dr D Pedro Nogueroles Sierra (U. de Cádiz /SEMM)
- Dr D Tarik Ghailan (Médico de Trabajo. Tánger-Marruecos
Miembros de la Junta de:
Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM)
Sociedad Francesa de Medicina Marítima (SFMM)
- Dr. Dominique Jégaden y Dr. David Lucas (SFMM France)
- Dr. Hernan Yendis (SP Puerto Ordaz, Venezuela)
- Dr. Rimsky Sucre (Cl. Einstein, Panamá)
- Dr. Suresh Idnani (Presidente IMHA, Bélgica)
- Sr. Ahmed El Kouen (DPM, Marruecos)

Coordinación Secretaría Técnica y Científica SEMM y Presidenta del Comité Científico / *Coordination S. Technique et Scientifique SEMM et Présidente du Comité Scientifique* / SEMM Technical and Scientific Coordination & President of the Scientific Committee:
Dra. M. Luisa Canals (SEMM / IMHA / UCA / SM-ISM Tarragona)

Comité Científico / *Comité scientifique* / Scientific Committee
- Universidad Cádiz: Dr. Juan Antonio Zafra Mezcua
- Universidad LL de Tenerife: Dr. Antonio Burgos
- Universidad "Rovira i Virgili" de Tarragona: Dra. M. Rosa Fenoll / Univ de Barcelona: Dr. Pere Sanz
-Universidad País Vasco: Dra Amaia Castaños
- Universidad A Coruña: José Antonio Orosa García
- Universidad de Casablanca: Dr. Abdeljalil El Kholti
- Universidad Marítima del Caribe (Venezuela): María Manuela Rodríguez Da Silva
- Universidad de Brest UBO Francia: Dr. Jean Dominique Dewitte, Dr. Brice Loddé
- Sanidad Marítima /SEMM: Dr. Jorge Herrador
- Coordinadora de formación continuada de la IMHA: Dra. Ilona Denisenko

PROGRAMA / PROGRAMME VCIHFMM

Jueves / Jeudi, 20 Octubre, 2011

09:30 Recogida de documentación / Accueil des participants ETS NyM
Paseo de Ronda nº 51, 15011- A Coruña (España). Teléfono: 981167100

10:00 **Bienvenida, en ETS Náutica y Máquinas UDC A Coruña / Bienvenue**
Inauguración / Discours introductifs, participation des représentants d'autorités et collaborateurs
Participación de los representantes de: Rectorado UDC, Director ETS Náutica y Máquinas A Coruña, Presidenta del Congreso UDC, Presidente SEMM y SFMM, con invitación de otras autoridades y colaboradores.

Conferéncia Inaugural / *Conference de présentation du Congrès:*
"La seguridad en el medio marino" por el Dr. D José Carlos Quintás Fernández (Presidente de la Sociedad Gallega de Prevención de Riesgos Laborales)

10:45 Pausa café (Pause-café)

11:00 **Mesa Redonda / *Table Ronde:* Siniestralidad Laboral en el Sector Marítimo / *Accidentologie du Travail du Secteur Maritime***
Moderador / Modérateur: Dr D. Julio Louro Rodríguez (UCA)

- "Siniestralidad laboral de la pesca en Galicia" por D José Antonio Rodríguez Arribe
Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales. Director del Centro ISSGA de Pontevedra . Coordinador del Sector Pesquero del Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA).
E-mail contacto: issga.pontevedra@xunta.es
RESUMEN
Desde el año 2000, la Xunta de Galicia a través de su organismo técnico en prevención de riesgos laborales (ISSGA), viene desarrollando un programa de trabajo en un sector tradicionalmente olvidado por el mundo genérico de la prevención, en el que se asociaba ésta unicamente a la seguridad marítima. La creación de equipos con técnicos

especializados, y el diseño de un programa propio como el PLAN VIXÍA, estan ayudando al sector de la pesca en Galicia, a definir objetivos para rebajar las altas cifras de siniestralidad y a mejorar las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores a bordo de los buques de pesca.
Alcanzado este nivel inicial, el reto actual pasa por conseguir que la gestión de la prevención de riesgos laborales a bordo alcance niveles adecuados. Implicar a todos los estamentos que tienen algo que decir (armadores, tripulantes, administración, organizaciones del sector, etc.) es trabajo complejo y que precisa de esfuerzos muy serios y continuados. Se explicará la creación por las organizaciones pesqueras en Galicia, de Servicios de Prevención Mancomunados, que se estan mostrando como buenos sistemas de organización para el sector.
Se analizaran los datos de siniestralidad en la pesca y a continuación, un estudio pormenorizado de los factores de riesgo y las causas de producción de accidentes, destacando las que se repiten y en las que debemos por lo tanto colocar el foco de atención para campañas futuras.
Por último, haremos un repaso a las novedades en el ámbito de la prevención de riesgos laborales en la pesca, que pueden ayudar a mejorar las condiciones de vida de los pescadores. Describiremos los proyectos ya realizados y los estudios e investigaciones actualmente en fase de desarrollo en Galicia y en otras Comunidades Autónomas

Taux d'accidents de travail de la pêche en Galice *- José Antonio Rodriguez Arribe,*
Technicien supérieur dans la prévention des risques professionnels. Responsable du centre ISSGA de Pontevedra. Coordinateur du secteur pêche de l'Institut galicien de la sécurité et de la santé au travail (ISSGA).
RÉSUMÉ
Depuis 2000, le Conseil de Galice, par l'intermédiaire de son organisme technique de prévention des risques professionnels (ISSGA), a développé un programme de travail dans un secteur traditionnellement oublié par le monde générique de la prévention, dans lequel il s'associait uniquement à la sécurité maritime. La création d'équipes avec des techniciens spécialisés et l'élaboration d'un programme adapté comme le PLAN Vixia, aident le secteur de la pêche en Galice à définir des objectifs pour diminuer les chiffres élevés des taux d'accidents et à améliorer les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche.
Atteignant un niveau initial non négligeable, le défi actuel est d'obtenir que la gestion de la prévention des risques professionnels à bord atteigne des niveaux convenables. Impliquer toutes les catégories qui ont quelque chose à apporter (armateurs, équipages, administration, organisations du secteur…) est un travail complexe et qui demande des efforts très sérieux et continus. Cela expliquera la création par les organismes de pêche en Galice de services de prévention solidaires qui se montrent comme étant de bons systèmes d'organisation pour le secteur.
A l'occasion de cette communication, nous analyserons les données concernant les taux d'accidents à la pêche et ensuite nous présenterons une étude détaillée des facteurs de risque et des causes de ces accidents, soulignant celles qui se répètent et dans lesquelles nous devons par conséquent concentrer notre attention lors des campagnes futures.
Enfin, nous ferons une révision des actualités dans le cadre de la prévention des risques professionnels à la pêche, nouveautés qui peuvent aider à améliorer les conditions de vie des pêcheurs. Nous décrirons les projets déjà réalisés et les études et recherches actuellement en phase de développement en Galice et dans d'autres régions.

- **"Análisis de la situación en Prevención de Riesgos Laborales en la flota pesquera artesanal en Andalucía y colaboración en la edición de herramientas de prevención"** por el Dr D Francisco Piniella Universidad de Cádiz
Francisco Piniella F, Fdez.-Engo MA, Walliser J
Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación - Universidad de Cádiz
Campus Río San Pedro - 11510 Puerto Real (Cádiz)
E-mail: francisco.piniella@uca.es
RESUMEN
Andalucía cuenta con una importante tradición en la industria pesquera que la hace una de las zonas de la Unión Europea donde las políticas de pesca tienen una gran importancia para la población. Este trabajo trata de manera general la llamada "flota artesanal", con el objetivo de presentar un nuevo enfoque en las políticas para reducir el riesgo en este sector de la pesca tan importante. El presente estudio se origina a partir de un estudio más amplio de la Flota de Pesca Artesanal llevado a cabo a partir del año 2002, financiado por la Junta de Andalucía. Los resultados de este análisis, entre otras cuestiones, ofrecen un conjunto de propuestas destinadas a mejorar la seguridad del trabajo y aplicación de listas de control, como se indica en los objetivos iniciales de nuestra investigación. Por lo tanto, se presentan una serie de instrumentos específicos de trabajo para la detección y corrección de los diversos riesgos que se enfrentan con frecuencia en el sector de la pesca artesanal; estos instrumentos, de hecho, ya se han aplicado por las autoridades regionales en forma de modelos de evaluación de riesgos, que presentamos aquí. Por otro lado, la aplicación práctica de la Directiva de Salud y Seguridad en el Trabajo 93/103/CE (buques de pesca) y 92/29/CEE (asistencia médica a bordo de los buques), recomendó la elaboración de una guía no vinculante para los buques menos de 15 m de longitud. La guía tiene por objeto aclarar los conceptos clave de la UE en el nivel y ayudar a los Estados miembros a cumplir con sus obligaciones en virtud del marco y directivas específicas.

Analyse préliminaire des risques de la flotte de pêche artisanale en Andalousie et projets de collaboration en vue de l'édition de recommandations de prévention.
RESUME
L'Andalousie peut compter sur une importante tradition,

issue de l'industrie de la pêche, qui la place parmi les zones de l'Union Européenne où les politiques de pêche revêtent une importance capitale pour la population locale.
Ce travail, basé de façon générale sur cette " flotte artisanale ", a pour objectif de présenter une nouvelle mise au point sur les politiques relatives à la réduction des risques dans ce secteur professionnel si important.
La présente étude trouve son origine dans un plus vaste travail réalisé à partir de l'année 2002 sur les données de la flotte de pêche artisanale et financé par l'assemblée d'Andalousie.
Les résultats de cette analyse mettent en lumière, entre autres, un ensemble de propositions destinées à améliorer la sécurité au travail, l'application de contrôles, ce qui constitue les objectifs initiaux de notre étude.
Nous présentons par conséquent une série d'instruments de travail spécifiques destinés à la détection et la correction des différents risques fréquemment rencontrés dans le secteur de la pêche artisanale.
Ces instruments, que nous présentons ici, ont déjà fait l'objet d'applications par les autorités régionales qui s'en servent de modèles pour l'évaluation des risques professionnels. Par ailleurs, l'application pratique de la directive santé et sécurité au travail 93/103/CE (navires de pêche) et 92/29/CEE (assistance médicale à bord des navires) a recommandé l'élaboration d'un guide de bord pour les bateaux de moins de 15 m.
Ce guide a pour objectif de clarifier les concepts clés de l'UE sur cette thématique et d'aider les Etats membres à remplir leurs obligations en termes de marché et de directives spécifiques.

- "Les maladies professionnelles les plus fréquentes chez les marins actifs français des secteurs de la pêche, de la marine marchande, de la plaisance professionnelle et de la conchylliculture après 10 ans de mise en place des tableaux de référence" por el Dr D Brice Loddé (Universidad de Brest. Francia)

B. Loddé 1,4, R. Pougnet 1,4, D. Jegaden 2,4, D. Lucas 2,4, E. Pondaven 4,5, JA. Bronstein 3,4, JD. Dewitte 1,4
E-mail: bricelodde@yahoo.fr
1) Université Européenne de Bretagne, France.
Université de Brest; JE 2535 - CS 93837 - 29238 Brest Cedex 3;
Service de Santé au Travail et Maladies liées à l'environnement, CHRU Morvan, 2, avenue FOCH, 29609 Brest Cedex
2) Service de santé au travail en Iroise, 22, rue de l'eau blanche, 29200 Brest- France
3) Service de Gastro-entérologie, Hôpital d'Instruction des Armées Clermont Tonnerre, Rue C Fonferrier - BP 41- 29240 Brest Armées- France
4) Société Française de Médecine Maritime. 22, Avenue Camille Desmoulins- 29200 Brest- France
5) SAMU de coordination médicale maritime, CHRU La Cavale Blanche 29200 Brest

RÉSUMÉ

Introduction: Les marins professionnels français disposent d'un régime particulier de Sécurité sociale qui est géré par l'ÉNIM (Etablissement National des Invalides de la Marine), la caisse de sécurité sociale des marins étant la Caisse Générale de Prévoyance (CGP) fondée par le décret du 17 juin 1938. Les marins pratiquent la navigation maritime professionnelle, au commerce, à la pêche, mais aussi à la plaisance professionnelle et la conchylliculture. Le Décret no 99-542 du 28 juin 1999 modifiant le décret du 17 juin 1938 et mettant à jour la réorganisation et l'unification du régime d'assurance des marins, en ce qui concerne la prise en charge des prestations de l'assurance accident et de l'assurance maladie, a permis d'aborder les problèmes de santé spécifiques liés à l'exercice des métiers maritimes et ainsi prendre en charge le risque professionnel.
Objectifs : Nous avons voulu savoir quels étaient les maladies professionnelles les plus déclarées et les plus reconnues dans le secteur professionnel maritime, 10 ans après la mise en place des tableaux de référence dans le régime des gens de mer. A la lumière de ces chiffres, les axes de travail de prévention face aux risques professionnels les plus rencontrés se dégagent.
Méthode : Présenter les statistiques de l'ENIM et faire appel aux expériences des centres médicaux accueillant des gens de mer afin de connaître les tendances des pathologies professionnelles rencontrées dans ce secteur.
Résultats : En 2009, il y avait 34 232 inscrits maritimes actifs. 300 dossiers de maladies professionnelles ont été reconnus pas l'ENIM. Plus de la moitié (152/300) concerne des affections rhumatologiques professionnelles et 83 marins sont touchés par des maladies liées à une exposition professionnelle à l'amiante. On retrouve par ailleurs, dans les maladies professionnelles les plus reconnues dans ce régime, des cas de surdité professionnelle et des affections allergiques professionnelles.
Conclusion : depuis 1999, les tableaux de maladies professionnelles indemnisables du régime général s'appliquent aux ressortissants du régime social des marins et les statistiques de l'ÉNIM montrent que ce sont essentiellement les pathologies articulaires, périarticulaires et les maladies dues à l'amiante qui dominent largement le secteur. Grâce aux statistiques de cet organisme, nous présentons un aperçu des risques professionnels majeurs dans cette population. A bord, en prévention de ces pathologies, l'ergonomie de travail, les consignes de sécurité doivent, entre autres, être promues et les matériaux de construction des navires doivent être les moins toxiques possibles.

Las enfermedades profesionales más frecuentes en los trabajadores del mar activos franceses de los sectores de la pesca, mercante, embarcaciones de recreo y acuicultura de 10 años después de la realización de las listas de referencia.

RESUMEN

Introducción: Los marinos profesionales franceses disponen de un régimen particular de la Seguridad Social que está gestionado por el ENIM (Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina), la caja de la

seguridad social de los marinos, siendo la Caja General de Previsión (CGP) fundada con el decreto del 17 de junio de 1938.Los marinos practican la navegación marítima profesional en la mercante, en la pesca, pero también en las embarcaciones de recreo profesionales y en la acuicultura. El Decreto n 99-542 del 28 de junio de 1999 que modifica el decreto del 17 de junio de 1938 y pone al día la reorganización y la unificación del régimen de seguro de los marinos, en lo que concierne a quien se encarga de las prestaciones de seguro de accidente y de seguro de enfermedad, permitió abordar problemas de salud específicos relacionados con el ejercicio de las profesiones marítimas y así hacerse cargo del riesgo profesional.

Objetivos : Hemos querido saber cuales eran las enfermedades profesionales más declaradas y las más reconocidas en el sector profesional marítimo, 10 años después de la realización de las listas de enfermedades profesionales de referencia en el régimen de la gente del mar. A la luz de estas cifras, los ejes de trabajo de prevención frente a los riesgos profesionales más frecuentes se despejan

Método: Presentar las estadísticas del ENIM y recurrir a las experiencias de los centros médicos que acogen a gente del mar a fin de conocer las tendencias de las patologías profesionales encontradas en este sector.

Resultados : En 2009, había 34 232 inscritos como trabajadores del mar activos. 300 expedientes de enfermedades profesionales fueron reconocidos por el ENIM. Más de la mitad (152/300) conciernen a afecciones reumatológicas profesional y 83 marinos estuvieron afectados por enfermedades relacionadas con una exposición profesional al amianto. Nos encontramos además, en las enfermedades profesionales, las más frecuentes en este régimen, casos de sordera profesional y de afecciones alérgicas profesionales.

Conclusión: Desde 1999, las listas de enfermedades profesionales indemnizables del régimen general se aplican a los que salen del régimen social de los marinos y las estadísticas del ENIM muestran que son esencialmente las patologías articulares, peri articulares y las enfermedades debidas al amianto las que dominan ampliamente el sector. Gracias a las estadísticas de este organismo, presentamos una idea general de los riesgos profesionales mayores en esta población. A bordo, para prevenir estas patologías, la ergonomía de trabajo, las consignas de seguridad deben, entre otras, ser promovidas y los materiales de construcción de los buques deben ser lo menos tóxicos posibles.

- "Accidents de travail en milieu peche maritime - cas du Maroc" por el Dr Ahmed El Kouhen Jefe de la División de Educación Continua y Promoción Socio-Profesional del Ministerio de Agricultura y Pesca, Marruecos
E-mail: kouhen@mpm.gov.ma

RÉSUMÉ
Les statistiques publiées par les organisations internationales tels l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), ont toujours démontré que l'exercice de la pêche maritime reste le métier le plus dangereux et que les travailleurs de cette branche d'activité sont exposés de manière permanente au risque d'accident professionnel. Ces instances ont pu mesurer l'étendue du problème posé au niveau de la sécurité des équipages à bord de la flotte de pêche et à cet égard, mis en place des réglementations permettant de prévenir contre les accidents en mer.
C'est à cet égard que l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté une batterie d'instruments techniques (La C134, la R142, la C164 et la C188) qui invitent les Etats concernés à établir et analyser des statistiques sur les accidents de travail et maladies professionnelles mis en causes dans le cadre de cette activité à haut risque et les intégrer dans les statistiques couvrant les autres secteurs d'activités. L'importance de ces études a encouragé notre Département à entamer depuis 2004 l'élaboration d'un rapport annuel sur les Accidents de Travail Maritime (ATM) à bord des navires de pêche. Ce document qui est finalisé à partir des données statistiques transmises par les Délégations des Pêches Maritimes a pour but, sur la base de leur analyse, d'informer les professionnels de la pêche sur les risques encourus lors de l'activité en mer et de les prévenir contre les accidents de travail potentiels.
Depuis cette date, soit sur une période de 07 années, on a recensé 3 242 Accidents de Travail Maritime (ATM) qui ont coûté la vie à 481 marins, soit une moyenne annuelle de 463 ATM et 68 décès. Les données communiquées au titre de l'année 2010 confirment cette tendance avec tout de même, une baisse sensible des décès par rapport à la moyenne annuelle. Il ressort du bilan 2010 des Accidents de Travail en milieu pêche maritime que sur une population active de l'ordre de 108 000 marins pêcheurs, on a enregistré 496 Accidents de Travail Maritime (ATM), soit une moyenne de 4,6 ATM pour 1 000 marins, qui reste dans la moyenne enregistré ces dernières années, mais en légère baisse par rapport à 2009. Ces accidents ont causé la perte de 43 vies humaines, enregistrant une baisse sensible de 45% par rapport à 2009, année où on a noté la perte de 77 vies humaines. Cette tendance marque les efforts consentis en matière de formation et de sensibilisation des équipages sur les problèmes liés à la sécurité de la navigation, mais également grâce au renforcement des moyens de sauvetage des vies humaines en mer et à l'organisation de ses services.
L'indice de fréquence des ATM mortels en 2010 est de 40 pour 100 000 marins, nettement inférieur à celle notée en 2009 (69 pour 100 000) marins, et très en deçà de la moyenne mondiale (80 pour 100 000 marins).

Accidentes de trabajo en la pesca marítima - caso de Marruecos

RESUMEN
Las estadísticas publicadas por las organizaciones internacionales tales como la Organización del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación

y la Agricultura (FAO), han demostrado siempre que el desarrollo de la pesca marítima es el oficio más peligroso y que los trabajadores de esta rama de actividad están expuestos de manera permanente al riesgo de accidente profesional. Estas instancias han podido medir la extensión del problema planteado a nivel de la seguridad de la tripulación a bordo de la flota de pesca y a este respecto, la realización de reglamentaciones que permitan prevenir los accidentes en la mar.

A este respecto la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptó una batería de instrumentos técnicos (La C134, la R142, la C164 y la C188) que invitan a los Estados a los que concierne, a establecer y analizar las estadísticas sobre los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales puestas en el cuadro de esta actividad de alto riesgo y a integrarlas en las estadísticas que cubren los otros sectores de actividades. La importancia de estos estudios animó a nuestro Departamento a comenzar desde el 2004 la elaboración de un informe anual sobre los Accidentes de Trabajo Marítimo (ATM) a bordo de los barcos de pesca. Este documento que está realizado a partir de datos estadísticos transmitidos por las Delegaciones de Pesca Marítima tiene por finalidad, sobre la base de sus análisis, de informar a los profesionales de la pesca sobre los riesgos a los que están expuestos durante la actividad en la mar y de prevenirlos contra los potenciales accidentes de trabajo.

Desde esta fecha, sobre un período de 7 años, se recontaron 3.242 Accidentes de Trabajo Marítimo (ATM) que costaron la vida a 481 marinos, una media anual de 463 ATM y 68 muertes. Los datos comunicados en el año 2010 confirman esta tendencia, aunque hay una sensible bajada de las muertes en relación a la media anual. El balance de los Accidentes de Trabajo del 2010 en el medio marítimo pesquero muestra sobre una población activa del orden de 108.000 pescadores, se registraron 496 Accidentes de Trabajo Marítimo (ATM), es decir una media de 4,6 ATM por 1.000 marinos, que queda en la media registrada estos últimos años, pero en ligero descenso en relación a 2009.Estos accidentes han causado la pérdida de 43 vidas humanas, registrando una bajada sensible del 45% en relación a 2009, año donde se señalaron la perdida de 77 vidas humanas. Esta tendencia señala los esfuerzos realizados en materia de formación y de sensibilización de las tripulaciones en los problemas relacionados con la seguridad de la navegación, pero igualmente gracias al intensificación de los medios de salvamento de las vidas humanas en el mar y a la organización de sus servicios. El índice de frecuencia de los ATM mortales en 2010 es de 40 por 100.000 marinos, netamente inferior a la señalada en el 2009 (69 por 100.000) marinos, y sin llegar a la media mundial (80 por 100.000 marinos).

13.00 **Presentación de la Guía para la vigilancia de la salud en el sector pesquero.** Dra. Nieves Lorenzo Espeso Jefa del Equipo Técnico de ISSGA.

Colaboraron en su elaboración los Institutos de Seguridade e Saúde de Euzkadi, Cantabria, Asturias y Galicia

13:20 Comunicaciones / *Communications* - Póster

- Repaso a la Normativa Europea con relación a las condiciones de vida y de trabajo a bordo - Louro Rodríguez J, De La Campa Portela R, Bouza Prego MA

ETS de Náutica y Máquinas. Universidade A. Coruña
E-mail de contacto: capitanyul@mundo-r.com

RESUMEN

La actividad laboral que se desarrolla a bordo de los buques presenta una relevancia considerable en nuestro entorno más cercano, y posee una serie de peculiaridades que condicionan la prestación de servicios de los trabajadores del mar.

Por otro lado, el trabajo en el mar se desarrolla por definición en un espacio internacional, constituyendo hoy en día un sector industrial absolutamente globalizado en relación a todos los elementos que integran la explotación de un buque, incluido la mano de obra. Es por esto que distintos organismos y organizaciones internacionales con competencia en la materia han prestado atención a este sector industrial y han adoptado una amplísima regulación normativa.

En el caso de la Unión Europea, la política de seguridad marítima se ha convertido en una nueva función pública comunitaria con sus propios organismos rectores. Las normas comunitarias destacan el enorme interés por proporcionar una formación específica e integral a la gente de mar, así como por regular el tiempo de trabajo marítimo en busca de atajar los problemas de seguridad planteados por la fatiga.

En el presente artículo presentaremos de forma esquemática la normativa emanada desde la unión europea en materia de derechos sociales aplicables a los trabajadores, tratando de esclarecer qué partes de esta normativa no resultan aplicables al trabajo a bordo, poniendo, de esta forma, a los trabajadores del sector en inferioridad de condiciones con respecto a los trabajadores de otros sectores.

Révision de la Norme Européenne relative aux conditions de vie et de travail à bord

RESUME

L'activité professionnelle qui se déroule à bord des navires a une importance considérable pour notre proche environnement et possède, qui plus est, une série de particularités qui conditionnent les prestations de services des travailleurs de la mer. D'un autre côté, le travail en mer se situe, par définition, dans un espace international, constituant de nos jours un secteur industriel mondialisé qui comporte tous les éléments intégrant l'exploitation d'un navire, en y incluant la main d'oeuvre. C'est pour cela que différents organismes et organisations internationales qui ont compétence en la matière y ont prêté attention et ont adopté à ce titre une ample réglementation normative. Dans le cas de l'Union Européenne, la politique de sécurité maritime s'est matérialisée sous la forme d'une nouvelle fonction publique communautaire avec ses propres organismes dirigeants. Les normes communautaires découlent de l'énorme intérêt d'harmoniser une formation spécifique intégrée des gens de mer, ou comme réguler le

temps de travail à bord dans le but de prendre en compte les problèmes de sécurité posés par la fatigue à bord. A l'occasion de ce travail, nous présenterons de façon schématique la norme émanant de l'Union Européenne en matière de droits sociaux applicables aux travailleurs, puis nous clarifieront quels parts de cette norme ne sont pas applicables au travail à bord, entraînant, sous cette forme, chez les travailleurs du secteur maritime une inégalité par rapport aux travailleurs des autres secteurs.

- Seguridad a bordo: Riesgos y medidas preventivas en la sala de máquinas de un buque - García Bercedo R,Castaños Urkullu A, Irastorza Hernando I
E.T.S. de Náutica y Máquinas Navales de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
E-mail de contacto: raul.garcia@ehu.es
RESUMEN
Hasta hace poco tiempo la seguridad sólo definía aspectos materiales como la carga, el casco del buque, sus pertrechos, etc. Todas las normas de seguridad hacían referencia a salvaguardar la integridad del buque y de las personas que estaban en su interior. No se consideraba al buque como un lugar de trabajo que como tal tenía que cumplir una serie de requisitos para que el trabajo en él fuese seguro.
La seguridad en el trabajo es una necesidad que no sólo se tiene que aplicar a los trabajadores que realizan su labor en tierra sino también hay que aplicarla a los trabajadores de los buques, hasta ahora olvidados y considerados meros tripulantes.
La seguridad en el trabajo incluye las técnicas que tienden a eliminar o reducir los riesgos que pueden acabar en accidentes de trabajo, produciendo daños materiales y/o lesiones personales. Para ser considerado como accidente requiere unas consecuencias inmediatas, para ser enfermedad profesional requiere unas alteraciones a largo plazo (estudiado por la higiene en el trabajo), estos dos conceptos son difíciles de separar.
En esta comunicación se analizarán los riesgos a los que está sometido el personal de máquinas de un buque "tipo". El personal de Máquinas está compuesto por: Jefe de Máquinas, Primer Oficial de Máquinas, Segundo Oficial de Máquinas, Tercer Oficial de Máquinas, Electricista, Mecánico Naval, 3 Engrasadores y 2 Limpiadores.
Este trabajo pretende descubrir y describir los riesgos laborales que se pueden encontrar en la sala de Máquinas de un buque tipo y aplicar las medidas correctoras para evitar que existan accidentes.

Securité à bord : risques et mesures préventives en salle des machines d'un navire

RESUME
Jusqu'à il y a peu, la sécurité définissait seulement les aspects matériels d'un navire à savoir la cargaison, la coque du navire, son armement… Toutes les normes de sécurité faisaient référence à la sauvegarde de l'intégrité du navire et des personnes qui étaient à l'intérieur. On ne considérait pas le navire comme un lieu de travail à part entière qui devait remplir une série de conditions afin que le travail à son bord fût sûr.
Or, la sécurité au travail est une nécessité qui non seulement doit s'appliquer aux travailleurs qui réalisent leur travail à terre mais aussi aux travailleurs du bord, jusqu'à présent oubliés et considérés comme de simples équipages.
La sécurité au travail inclue les techniques qui tendent à éliminer ou à réduire les risques qui peuvent aboutir à des accidents de travail, produisant des dommages matériels ou/et des blessures humaines. Pour être considéré comme accident de travail, il faut des conséquences immédiates des suites d'un évènement de mer. En ce qui concerne les maladies professionnelles, il faut des altérations à long terme de la santé du fait d'évènements cumulatifs (ce qu'étudie l'hygiène au travail). Cependant, ces deux concepts sont parfois difficiles à distinguer.
Dans cette communication, nous analyserons les risques auxquels est soumis le personnel des machines d'un navire "type". Ce personnel est généralement composé d'un Chef de machines, d'un Premier officier de machines, d'un Second officier de machines, d'un Troisième officier de machines, d'Electriciens, de Mécaniciens navals, de 3 Chargés du graissage des machines et de 2 Nettoyeurs.
Ce travail cherche à découvrir et décrire les risques professionnels qui peuvent être rencontrés dans la salle des machines d'un navire type et à appliquer les mesures correctives pour éviter que des accidents ne surviennent.

- Modelo de enseñanza-aprendizaje cooperativo y dinámico centrado en el alumnado (ikaskuntza kooperatiboa eta dinamikoa ikd) para los nuevos grados de la Universidad del país vasco (Ingeniería marina e ingeniería náutica y transporte marítimo)
Castaños Urkullu A, García Bercedo R
E.T.S de Náutica y Máquinas Navales. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
E-mail : amaia.castanos@ehu.es
RESUMEN
Desde nuestra experiencia dentro de la impartición de los nuevos Grados de Ingeniería Marina y de Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo de la Universidad del País Vasco, queremos mostrar cómo se va a producir el tránsito de un modelo de docencia tanto de formación sanitaria, como de prevención de riesgos laborales, centrado en la enseñanza, a otro centrado en los procesos de aprendizaje.
La convergencia hacia el Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) y las reformas estructurales que ésta conlleva, constituyen una oportunidad para desarrollar un modelo educativo con criterios de calidad, competitividad y excelencia.
Participamos en un proceso dentro del Programa EHUNDU, en que se desarrollan procesos reflexivos dentro de los equipos docentes, para repensar y desarrollar Competencias Transversales a diferentes niveles. En nuestro caso los haremos a nivel de Módulo.
Tiene una doble finalidad:
1. Análisis y actualización de la Guía de Titulación como la

Guía del estudiante, desde los principios IKD
2. Contribuir con estos procesos al desarrollo curricular del centro.

Nos acercaremos al nuevo Modelo IKD, para el desarrollo curricular de los Grados en la Universidad del País Vasco y lo que implica el programa EHUNDU. Habremos de definir unas Bases para el desarrollo de un modelo educativo propio, que dé valor competitivo a la oferta educativa, haciéndonos singulares frente al resto de ofertas del nuevo Espacio Europeo de Educación Superior (EEES).

El desarrollo del modelo IKD requiere de un proceso permanente a través del cual la universidad, se compromete con su entorno social y comunitario, con vocación pública y criterios de sostenibilidad económica y social, promoviendo valores de equidad e inclusión. El apoyo a los Centros es dado por el Vicerrectorado de Calidad e Innovación Docente, para que se consigan los compromisos adquiridos ante las agencias externas, tanto en lo referente al despliegue y materialización de la planificación verificada de cada Grado, así como en los compromisos IKD que adquieren los Centros con la Universidad, que impulsa el Programa EHUNDU para el desarrollo curricular de los nuevos Grados en los Centros de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Se impulsan políticas institucionales, un ejemplo es el Programa EHUNDU, que incentiva la estructuración institucional de las enseñanzas a través de las figuras del coordinador/a de curso/módulo y grado, las comisiones de calidad (a la que pertenecemos representando al Profesorado del Centro) y la promoción de equipos docentes como elementos fundamentales en la nueva cultura docente.

También se considera que fomenta la cultura IKD otras acciones, como la oferta de distintos tipos de enseñanza, la utilización significativa y sostenible de las TICs, las normativas institucionales relativos a la evaluación, el diseño de infraestructuras de los centros docentes y espacios comunes, la ampliación del horario de utilización de los espacios.

Modèle d'enseignement-apprentissage coopératif et dynamique centré sur l'élève (ikaskuntza kooperatiboa eta dinamikoa ikd) pour les nouveaux diplômes de l'Université du Pays Basque espagnol (Ingénierie marine et ingénierie nautique ainsi que transport maritime)

RESUME

Par l'intermédiaire de notre expérience dans l'intégration des nouveaux diplômes d'Ingénierie marine et d'Ingénierie nautique et de Transport maritime au sein de l'Université du Pays basque, nous voulons montrer comment va se passer la transition d'un modèle d'enseignement aussi bien de formation de santé que de prévention des risques professionnels, centré sur l'enseignement, à un autre modèle centré sur les processus d'apprentissage.

La convergence vers l'Espace Européen d'Enseignement Supérieur (EEES) et les réformes structurelles que celui-ci supporte constituent une opportunité pour développer un modèle éducatif avec des critères de qualité, de compétitivité et d'excellence.

Nous participons à un processus du Programme EHUNDU, dans lequel se développent des procédés de réflexion dans les équipes enseignantes pour repenser et développer des Compétences transversales à différents niveaux. Dans notre cas, nous les ferons au niveau du module.

Il y a une double finalité :
1. Analyse et actualisation du Guide du niveau d'études comme le guide de l'étudiant, à partir des principes IKD.
2. Contribuer avec ces procédés au développement du curriculum du centre.

Nous nous approchons du nouveau modèle IKD pour le développement du programme des différentes années à l'Université du Pays basque et de celui qui implique le programme EHUNDU. Nous aurons à définir des bases pour le développement d'un modèle éducatif propre, qui a donné de la valeur compétitive à l'offre éducative, nous mettant à part face au reste des offres du nouvel espace de l'EEES.

Le développement du modèle IKD fait appel à un processus permanent à travers lequel l'université s'engage avec son environnement social et communautaire, avec une vocation publique et des critères de soutien économique et social, à faire la promotion des valeurs d'équité et d'intégration. Le soutien aux centres est donné par le Vice-doyen de la qualité et de l'innovation de l'enseignement, pour parvenir aux engagements acquis auprès des agences externes, aussi bien à ce qui se rapporte au déploiement et à la matérialisation de la planification réalisée dans chaque année universitaire que dans les engagements IKD que les centres ont avec l'université, qui pousse le programme EHUNDU au développement du curriculum des nouveaux diplômes dans les centres de l'Université du Pays basque (UPV/EHU).

Cela pousse les politiques institutionnelles (l'exemple en est le programme EHUNDU) à motiver la structuration institutionnelle des enseignements à travers le coordinateur des études, les commissions de qualité (auxquelles nous appartenons en représentant le professeur du centre) et la promotion des équipes enseignantes comme éléments fondamentaux dans la nouvelle culture éducative.

On considère également que la culture IKD encourage d'autres actions, comme l'offre de différents types d'enseignement, l'utilisation significative et soutenue des TICs, les normes institutionnelles relatives à l'évaluation, la conception d'infrastructures des centres d'enseignement et des espaces communs, l'extension (¿) des horaires d'utilisation de ces espaces.

- Marleanet y la formación sanitaria

Carballo Alonso A, Martín Pardo G, Fraga Lago L
Organización y Contacto: Centro Tecnológico del Mar - Fundación CETMAR
E-mail: marleanet@cetmar.org, http://www.marleanet.com

RESUMEN

Marleanet es un proyecto europeo del Espacio Atlántico (Interreg IV-B, cofinanciado con fondos FEDER) que tiene por objetivo consolidar una red duradera de centros de

formación marítima del Espacio Atlántico. Además permitirá desarrollar una serie de módulos de formación on-line complementaria al itinerario formativo habitual y presencial. El material tratará la seguridad y la prevención de riesgos a bordo, la formación sanitaria, el medioambiente y la lucha contra la contaminación. Uno de los objetivos innovadores del proyecto es la implicación de todos los sectores relacionados con la navegación marítima: Pesca, Marina civil, Armada
El proyecto está promovido por 6 SOCIOS de 4 PAÍSES: Portugal, España, Francia e Irlanda.
Centre Européen de Formation Continue Maritime CEFCM(FR, Coordinador)
National Maritime College of Ireland-NMCI (IE)
Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (PT)
Université de Bretagne Occidentale (FR)
Fundación CETMAR (ES)
Mutua dos pescadores (PT)

Marleanet et la formation sanitaire maritime

RESUME
Marleanet est un projet européen issu de l'Espace Atlantique (Interreg IV-B, cofinancement par des fonds FEDER) qui a pour objectif de consolider de façon durable un réseau de formation maritime au sein de l'espace atlantique.
Il va permettre de développer une série de modules de formation on-line complémentaires des parcours de formation habituels et présentiels.
Les thématiques ont trait à la sécurité et à la prévention des risques à bord, à l'éducation sanitaire, à la connaissance du milieu ambiant et à la lutte contre les contaminations chimiques et biologiques du bord.
Un des objectifs innovant du projet est l'implication de tous les secteurs concernés par la navigation maritime à savoir la pêche, la marine civile et la marine militaire.
Le projet est soutenu par 6 institutions (au sein de 4 pays européens que sont le Portugal, l'Espagne, la France et l'Irlande) :
Centre Européen de Formation Continue Maritime CEFCM (FR, Coordination du projet)
National Maritime College of Ireland-NMCI (IE)
Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (PT)
Université de Bretagne Occidentale (FR)
Fundación CETMAR (ES)
Mutua dos pescadores (PT)

Salud a bordo en la Legislación Española

Vázquez Carrera P, De La Campa Portela R, Bouza Prego MA, Louro Rodríguez J.
Universidad de A Coruña.
E-mail: rosamary@udc.es

RESUMEN
En una época marcada por la aplicación al sector laboral de una política de prevención de riesgos cada vez más completa y de tanta importancia por su repercusión en la salud de los trabajadores, apreciamos importantes lagunas en la legislación española en lo que al sector marítimo se refiere. En ocasiones excluidos y en otras olvidados, los trabajadores de la mar se encuentran desamparados legalmente a la hora de luchar por mejorar su ambiente de trabajo e intentar reducir los síntomas negativos derivados de estas negligencias sobre su salud.
Analizando y desmembrando la legislación aplicable en España a este sector relativa a la jornada laboral, el ruido y las vibraciones en el ambiente de trabajo y otros efectos de importancia en la denominada "salud laboral", y comparando las recomendaciones de la OMI con las aplicaciones reales de las mismas en la actualidad, pretendemos arrojar algo de luz sobre el tema aquí planteado, así como dar posibles soluciones desde un punto de vista objetivo a tales problemas.

Santé à bord dans la législation en Espagne

RESUME
Dans une époque marquée par l'application au secteur professionnel d'une politique de prévention des risques de plus en plus complète et de grande importance pour sa répercussion sur la santé des travailleurs, nous constatons d'importantes lacunes dans la législation espagnole concernant le secteur maritime. Dans certains cas exclus et dans d'autres oubliés, les gens de mer sont réglementairement désemparés au moment où il faut lutter pour améliorer leur environnement professionnel et essayer de réduire les symptômes négatifs dérivés de ces négligences sur leur santé.
En analysant et en détaillant la législation applicable en Espagne dans ce secteur, législation relative à la journée de travail, au bruit et aux vibrations au travail et aux autres effets d'importance sur la désormais dénommée "santé au travail" et en comparant les recommandations de l'OMI avec les mises en œuvre réelles de celles-ci dans les faits, nous cherchons à mettre la lumière sur le thème ici abordé, ainsi que donner des solutions possibles d'un point de vue objectif à de tels problèmes.

- Buques hospitales hundidos en la I Guerra Mundial

Melón Rodríguez E*, García Melón E*, Burgos Ojeda A**, Regalado E***
* Área de CCTT de la Navegación. Universidad de La Laguna
** Área de Medicina Preventiva y Salud Pública. Universidad de La Laguna
*** Servicio Canario de Salud. Santa Cruz de Tenerife
E-mail: EMELON@telefonica.net

RESUMEN
En la totalidad de las guerras que tuvieron lugar a lo largo del siglo XX, la necesidad de evacuar a los heridos de la primera línea de los frentes, obligó a la preparación e intervención de numerosos buques hospitales que, bajo la protección de la Convención de La Haya, intervinieron salvando una ingente cantidad de soldados que, sin su

colaboración, hubiesen muerto en un gran porcentaje.
No han sido muchos los buques hospitales hundidos a lo largo de la historia, pero precisamente la Primera Guerra Mundial fue extremadamente nefasta para ellos, al perderse 24 directamente por acciones bélicas. Entre ellos había buques de bandera británica, italiana, rusa, canadiense o australiana. Los motivos de los hundimientos fueron también variados, aunque sobresalieron los torpedos y las minas. En relación con las vidas perdidas, también fueron diferentes, oscilando entre los 3 y 234 muertos por barco.
En esta comunicación estudiaremos estos aspectos y algunos sanitarios; así como las posibles transgresiones de la Convención de La Haya y los países y buques que, voluntaria o involuntariamente, causaron la mayor parte de este excepcional, desde un punto de vista histórico, número de buques hospitales hundidos.

Navires-hôpitaux coulé dans la première guerre mondiale
RÉSUMÉ
Dans toutes les guerres qui sont arrivé au cours du XXe siècle, la nécessité d'évacuer les blessés de la ligne de front, a forcé la préparation et l'intervention des navires-hôpitaux nombreuses, sous la protection de la Convention La Haya, qui ont intervenu sauvant une énorme quantité de soldats qui, sans eux, ont trouvé la mort.
Il y a peu de navires-hôpitaux coulés en l'histoire, mais la Première Guerre Mondiale a été néfaste, parce que ils perdu 24 par une action militaire. Il y avait des navires battant pavillon Britannique, Italien, Russe, Canadien ou Australien. Les raisons pour le naufrage ce sont diverses, mais le mois important ce sont des torpilles et des mines.
Les vies perdues variant dans 3 et 234 tués par navire.
Dans cette communication nous allons étudier ces aspects et certains aspects médicaux ; également et d'éventuelles violations de la Convention La Haya et les pays et les navires qui, volontairement ou involontairement, causé la plupart de cette nombre de navires-hôpitaux coulé.

- Buques Hospitales de la Armada Americana en la II Guerra Mundial
Melón Rodríguez E*, García Melón E*, Burgos Ojeda A**, Regalado E***
* Área de CCTT de la Navegación. Universidad de La Laguna
** Área de Medicina Preventiva y Salud Pública. Universidad de La Laguna
*** Servicio Canario de Salud. Santa Cruz de Tenerife
E-mail: EMELON@telefonica.net
RESUMEN
No ha sido normal, a lo largo de la historia que las marinas de guerra tuviesen un número suficiente de buques hospital como para afrontar una guerra de una cierta envergadura, por lo que siempre se ha procedido a la transformación de buques de pasajeros en buques-hospital, operación que presenta ciertas facilidades, tanto por su especial constitución, como por la distribución de estos buques.
Lo cierto es que la Armada de los EE.UU. contó, a finales de la guerra con 14 buques hospital que intervinieron directamente en la Segunda Guerra Mundial: Solace, Comfort, Hope, Mercy, Bountiful, Samaritan, Refuge, Haven, Benevolence, Tranquillity, Consolation, Repose, Sanctuary y Rescue.
En este trabajo de revisión histórica se analizan los servicios sanitarios prestados por estos 14 buques, que no sólo tuvieron lugar a lo largo de la guerra;sino que además, una vez finalizada la campaña en Europa y la posterior del Pacífico, continuaron repatriando a los EE.UU. a los heridos y enfermos que se encontraban en los hospitales, más o menos improvisados, establecidos en ultramar cerca de los últimos campos de batalla.

Navires-hôpitaux de la marine américaine dans la seconde guerre mondiale.
RÉSUMÉ
Hélas, las marines n'avaient pas un nombre suffisant de navires-hôpitaux pour faire face á une important guerre, il a toujours procédé a la transformation de navires-passagères á navires-hôpitaux, une opération facile tant pour sa constitution spéciale et pour la distribution de ces navires.
La Marine U.S. comptés á la fin de la guerre avec 14 navires-hôpitaux directement impliqués dans la Seconde Guerre Mondiale. : Solace, Comfort, Hope, Mercy, Bountiful, Samaritan, Refuge, Haven, Benevolence, Tranquility, Consolation, Repose, Sanctuary et Rescue.
Dans cette composition ce sont analités les services de la santé fournis par ces 14 navires, qui non seulement ont pendant la guerre, mais aider á L'Europe et le Pacific et le U.S avec des blessés et malades dans les hôpitaux établis dans la zone extracôtière dernière de champs de bataille.

- Fundamentos sobre prevención del consumo de drogas en el sector marítimo-portuario español
Jorge Acosta N*, Gutiérrez Fernández A**, Burgos Ojeda A***, Hardison De la Torre A**, Amigó de Bonet Sanz N****
*Consejería de Educación del Gobierno de Canarias
** Área de Toxicología. Universidad de La Laguna
*** Área de Medicina Preventiva y Salud Pública. Universidad de La Laguna
**** Jefe de Recursos Sanitarios y Prevención de Riesgos Laborales
E-mail: asclepios1@gmail.com
RESUMEN
Antecedentes: la creciente prevalencia entre la población trabajadora del consumo de alcohol y otras drogas condicionan un problema de gran magnitud. Según diferentes estudios la tercera parte de los accidentes ocupacionales con consecuencias graves son inducidos por estas causas. Las condiciones penosas de la estiba portuaria induce a tripulaciones y estibadores implicados importantes riesgos. En este estudio se analizan los fundamentos del

consumo de drogas en estas actividadres marítimo-portuarias y se propone un marco de referencia para un programa preventivo; considerando experiencia srealizadas en el puerto de Barcelona y Santa Cruz de Tenerife.
Objetivo general: establecer la incidencia del consumo de drogas en los trabajadores que intervienen en la estiba y desestiba de los puertos españoles. Así como la base y fundamentos de un programa propuesto como acción preventiva para el consumo de drogas.
Material y métodos: los datos se obtuvieron de las unidades médico-asistenciales de as sociedades de estiba de Barcelona y de Santa Cruz de Tenerife.
Resultados: se describe la incidencia del control de drogas sobre los colectivos de referencia. Así mismo se establecen y fundamentan el marco referencial del programa sobre control y prevención de drogas en el medio portuario.
Discusión-conclusiones: la incidencia del consumo de drogas en estibadores españoles coincide con los de la población ocupacional en general.
Los programas de prevención del consumo de drogas en el medio portuario ocupacional contribuyen de forma esencial al diagnóstico clínico precoz para iniciar el tratamiento.
Es necesario fomentar la conciencia de las empresas y los trabajadores para facilitar el compromiso de ejecutar estos planes de prevención sobre el consumo de drogas.

Principes sur la prévention de la consommation de drogues dans le secteur maritime des ports espagnols

RÉSUMÉ
Précédent : la prévalence dans la population qui travail de la consommation d'alcool et autres drogues état un problème majeur. Selon diverses études, le tiers de ces accidents avec des conséquences graves sont induites par ces causes. Les conditions difficiles du chargement portuaire induit á des équipages et arrimeurs être en voie de risques importants. Dans cette étude, on explore les fondements de la consommation de drogues dans ces port-maritimes activités et propose un cadre pour un programme de prévention, en tenant compte des expériences dans le port de Barcelone et de Santa Cruz de Tenerife.
Usage général : d'établir l'incidence de la consommation de drogues chez les travailleurs impliqués dans le chargement et le déchargement des ports espagnols. Et la base et les fondements d'un programme proposé comme une action préventive pour la consommation de drogues.
Matériel et méthodes : données ont été obtenues dans les unités médicaux-d'aide des sociétés de chargement á Barcelone et á Santa Cruz de Tenerife.
Résultats : on décrit l'incidence du contrôle antidrogue sur la référence collective. Il définit également le cadre de référence du programme sur la prévention et contrôle de drogues dans les moyens portuaires.
Discussion-conclusion : l'incidence de la consommation de drogues dans les arrimeurs espagnols á la population professionnelle en général. Les programmes de prévention dans le milieu portuaire de la consommation de drogues son des facteurs clés pour le diagnostic clinique de commencer un traitement précoce. Il est nécessaire de promouvoir la sensibilisation des entreprises et des travailleurs afin de faciliter l'engagement de mettre œuvre ces plans de prévention de la consommation de drogues.

El reto de las herramientas e-learning en la prevención de accidentes y en la difusión de conocimientos y practicas a víctimas de accidentes o enfermedad súbita en la mar

Moço C, Baptista MC, Duarte S.(Dessins)
Mútua dos Pescadores (Portugal) dans le contexte du projet MARLEANE.
Email: marleanet@mutuapescadores.pt

En el mar donde se gana la vida se puede encontrar la muerte o la incapacidad: un accidente puede significar muchos días o el resto de la vida sin volver a trabajar. Armadores y empresas al asumir este riesgo contribuyen a minimizar esta situación
La "Mútua dos Pescadores" es una cooperativa de seguros vinculada históricamente al mar. Forma parte de su historia asociar la tradición a la innovación y así se convirtió en la 1ª organización portuguesa en editar un manual de primeros auxilios a bordo y asociar su distribución gratuita a acciones de formación a lo largo de la costa portuguesa. En esta línea de pensamiento aceptó la invitación de CEFCEM para integrar el proyecto MARLEANET (Maritime Learning Network: que tiene por objetivo la creación de una red de centros de formación para el mar y la producción de unidades de e-learning sobre las diversas temáticas relativas a este universo profesional).
Al participar en el proyecto, Mútua dos Pescadores ofrece toda su experiencia entrañándose en la problemática que el e-learning suscita. En concreto, pasar de un contacto caliente y personal a una enseñanza con mayor distancia entre el formador y el alumno, y utilizar herramientas menos comunes a los marineros de la pesca local.
En el póster que preparamos para el Congreso de Medicina Marítima de 2011 compartimos todas nuestras expectativas y dilemas.

Le défi des outils de e.learning dans la prévention des accidents et dans la diffusion des connaissances et des pratiques aux victimes d'accidents ou de mort subite en mer

RÉSUMÉ
En mer on gagne sa vie ou on peut rencontrer la mort. Ou l'incapacité: un accident peut vouloir ne pas pouvoir travailler pendant beaucoup de jours ou le reste de la vie. En assumant ce risque, armateurs et équipage contribuent à minimiser cette situation
La Mútua dos Pescadores est une coopérative d'assurance historiquement liée à la mer. Tradition et innovation font partie de son histoire et c'est ainsi qu'elle est devenue la

première organisation portugaise ayant publié un manuel de premiers secours à bord et associé sa distribution gratuite aux actions de formation au long de la côte portugaise. Cette ligne de raisonnement l'a emmenée à accepter l'invitation du CEFCEM pour intégrer le projet MARLEANET (Maritime Learning Network: qui vise la création d'un réseau de centres de formation pour la mer et la production d'unités de e.learning autour du sujet des différentes thématiques qui forment cet univers professionnel).
Par sa participation au projet, la Mútua dos Pescadores offre toute son expérience, tout en pénétrant plus profondément dans la problématique suscitée para le e.learning. Notamment, le passage d'un contact chaleureux et personnel à un enseignement à distance entre le formateur et l'élève et l'usage d'outils moins communs aux marins de la pêche locale.
Le poster que nous avons préparé pour le Congrès de Médecine Maritime de 2011 invite au partage de toutes nos expériences et de nos dilemmes.

14:00 Comida / Déjeuner

16:00 **Mesa redonda Alimentación, Ejercicio Físico y Salud** / ***Table ronde: Alimentation, Exercice Physique et Santé*** Moderadora / Modératrice: Dra Dña Mª Ángeles Bouza Prego

- "Evaluación de la salud en los trabajadores del mar" por la Dra Dña Helena Estopa Pujol (Instituto Social de la Marina de Barcelona)
Estopá Pujol, H; Alcolea García, RM.; Herrera Carro, MJ; López-Marina, V; Pizarro Romero, G; Orduña Casado J.
ABS Besós; Instituto Social de la Marina de Barcelona; ABS Piera; ABS Badalona 6-Llefià, Servei Emergencias médicas Catalunya
E-mail: helenaestopa@gmail.com
RESUMEN
Objetivos: Revisión del estado de salud, mediante un cuestionario sobre hábitos dietéticos.
Metodología: Diseño: estudio descriptivo transversal. Ámbito de estudio: 1 consulta de medicina del Instituto Social de la Marina de Barcelona. Sujetos: trabajadores ? 18 años, seleccionados a medida que acudían al reconocimiento médico previo al embarque (diciembre/2010-marzo/2011). Variables: edad, sexo, cargo, nacionalidad, tipo de dieta, consumo de alcohol, descanso, y ejercicio físico. Análisis estadístico: proporciones, medias, IC [95%], Chi2 para las variables cualitativas.
Resultados: Responden el cuestionario 454 trabajadores (95% hombres, 6,2% extranjeros) de los 500 que vinieron a consulta. El 46%, IC [95%]=31,2-51,1%, son hombres de 30-50 años. El 30% son patrones de embarcación, 6% buzos, 31% marineros, 10,8% capitanes/oficiales, 7% alumnos y 14% otros cargos. Más de 50% hace una dieta variada, tres veces al día. Preferentemente a la plancha, pican entre comidas (significativo para patrones de embarcación), y de vez en cuando realizan una comida rápida. Toma entre 2-3 veces a la semana carne y/o pescado y hasta 5 veces por semana fruta (significativo para patrones de embarcación), toman leche 5 veces por semana, al menos una vez al día, Realizan una buena hidratación casi la mitad de ellos (más de 5 veces al día). Duermen entre 7-8 horas diarias, y un 28% realiza la siesta. Actividad física entre 1-4 días por semana en un 71% de los trabajadores. El 80,6% consumen alcohol (91,4% hombres), y de éstos el 42,8% realiza "atracones" (?6 UBE hombres o ? 5 UBE mujeres por ocasión de consumo).
Conclusiones: 1. Los trabajadores del mar constituyen un colectivo de riesgo de presentar problemas transgresiones dietéticas. 2. La gran mayoría, realiza una dieta saludable, no habiendo diferencias significativas con el cargo. 3. Según los resultados, se han de realizar seguimiento de la salud de los trabajadores del mar, y medidas preventivas, en los trabajadores de riesgo.

Evaluation de la santé des travailleurs de la mer
RÉSUMÉ
Objectifs : Déterminer l'état de santé des travailleurs de la mer via un questionnaire sur les habitudes alimentaires de ces derniers.
Méthodologie : Etude descriptive transversale. Cadre de l'étude : lors de la consultation de l'Institut Social de la Marine. Population étudiée : travailleurs maritimes ? 18 ans, sélectionnés au fur et à mesure de leur venue à la visite médicale préalable à l'embarquement, entre décembre 2010 et mars 2011. Variables étudiées : Age, sexe, grade à bord, nationalité, type d'alimentation, consommation d'alcool ou non, temps de repos et pratique ou non d'un exercice physique. Types d'analyses statistiques: proportions, moyennes, médianes, IC [95%], Chi2 appliqués aux variables retrouvées.
Résultats: 454 travailleurs ont répondu au questionnaire (soit 95% d'hommes, 6,2% étant de nationalité étrangère) parmi les 500 qui sont venus consulter à cette période. 46%, IC [95%]=31,2-51,1%, sont des hommes de 30 à 50 ans. 30% étaient des patrons de navires, 6% des plongeurs, 31% des marins, 10,8% capitaines/officiers, 7% des élèves et 14% avaient un autre grade. Plus de 50% ont une alimentation variée, à raison de 3 repas par jour. Les aliments sont préférentiellement cuisinés de façon grillée. Ils peuvent grignoter entre les repas (ceci de façon significative chez les patrons de navire), et parfois à l'occasion d'un repas rapide. Ils consomment entre 2 à 3 fois par semaine de la viande ou du poisson et jusqu'à 5 fois par semaine des fruits. Ils boivent du lait 5 fois par semaine et au moins une fois par jour. Ils s'hydratent correctement, presque la moitié d'entre eux buvant plus de 5 fois par jour. Ils dorment entre 7 et 8h par jour et 28% font la sieste.
Ils ont une activité physique de 1 à 4 fois par semaine en ce qui concerne 71% des travailleurs. 80,6% consomment de l'alcool (91,4% d'hommes), et parmi ceux-ci 42,8%

s'enivrent (?6 UBE chez les hommes et ? 5 UBE chez les femmes lorsque l'occasion de consommer se présente).
Conclusions: 1. Les travailleurs de la mer constituent un collectif à risque de présenter des erreurs diététiques 2. La grande majorité s'alimente de façon correcte pour leur santé et il n'y a pas de différences entre les grades en mer 3. D'après les résultats, il convient de réaliser un suivi de santé chez ces travailleurs et d'adopter des mesures préventives chez les sujets à risque.

- " Alimentation, exercice physique et santé des gens de mer " por el Dr D Tarik Gahilan. (Medicina del Trabajo, Tanger, Marruecos)
E-mail : tarikghailan@hotmail.com
RESUME
Le travail en mer est une entité à part au sein des métiers ; c'est un travail s'effectuant loin de la terre, en surfaces exigus et sur un sol glissant et en mouvements.
Ce métier est pourvu aussi d'une contrainte importante ; la charge physique. En effet le travail à bord nécessite un effort physique intense en particulier lors des manœuvres et ces efforts déployés ont des répercussions importantes sur la santé des marins en particulier la fatigue, bien que certaines études montrent aussi un effet bénéfique de cette fatigue sur le maintien de la vigilance des marins qui effectuent un travail de nuit.
Cependant cet effort physique est plutôt de type " statique " vu les espaces où se déroulent le travail et l'exigence de ce métier et donc malgré l'importante fatigue qu'il engendre, les marins sont pour la plus part en excès pondéral. Le travail à bord se caractérise également par des périodes des " à-coups " alternant des moments de travail à effort intense et des moments de repos où les marins restent la plupart du temps allongés ; Cette sédentarité explique en partie les chiffres souvent élevés de leur IMC selon la littérature.
Le problème est aussi aggravé par le régime alimentaire des marins parce que à bord ils mangent sans respect des horaires ou de la diététique et leur régime est riche en graisses et en glucides. Aussi les marins ont l'habitude de grignoter lors des moments de repos ce qui aggrave davantage les problèmes liés à la sédentarité et les exposent à l'excès de poids. En fin d'autres études attestent que le pourcentage des marins effectuant une activité sportive régulière est très bas et que cette dernière est parmi les derniers soucis des marins.
Ces données mettent l'accent sur la nécessité de la mise en place d'une stratégie efficace de prévention s'articulant en particulier sur la sensibilisation, l'éducation pour la santé et la promotion des œuvres sociaux et des activités de loisir.

- "Ejercicio Físico y Salud" por el Dr. D Orlando Blanco Iglesias (Servizo Galego de Saúde)
Doctor en Educación Física y del Deporte. Fisioterapeuta. Prof. de Educ. Física. Servizo Galego de Saúde
RESUMEN
La salud de una población está condicionada por cuatro determinantes: la genética heredada, los factores ambientales, los estilos de vida imperantes en las comunidades y en las personas y, la atención sanitaria que se dispensa ante la pérdida de la misma. El estilo de vida contribuye aproximadamente con un 50%.
En el mundo moderno, la tecnología, la urbanización y la comunidad centrada en el automóvil, está generado una disminución de la actividad física de la vida diaria, que paradójicamente, está minando el denominado estado del bienestar.
Se estima que las enfermedades crónicas no transmisibles contribuyen al 60% de las defunciones mundiales y al 45 % de la carga mundial de morbilidad. Se prevé que en el año 2020 las enfermedades crónicas representen casi las tres cuartas partes del total de las defunciones y el 60% de la morbilidad atribuible. Actualmente, en la Unión Europea, ya son responsables del 86% de las muertes y del 77% de la carga de enfermedad.
Diversos ensayos clínicos de gran magnitud y realizados a largo plazo, han demostrado que existe una relación independiente e inversamente proporcional entre la actividad física, la salud y la mortalidad cardiovascular y global. Esto se observó tanto en sujetos aparentemente sanos como en individuos con enfermedad cardiovascular. Se ha comprobado que el nivel de riesgo asociado con la inactividad física es comparable, y en algunos casos mayor, que el que implican los factores de riesgo cardiovascular tradicionales.
Según la Organización Mundial de la Salud, la inactividad física constituye el cuarto factor de riesgo más importante de mortalidad en todo el mundo (6% de defunciones a nivel mundial). Sólo la superan la hipertensión (13%), el consumo de tabaco (9%) y el exceso de glucosa en la sangre (6%). El sobrepeso y la obesidad representan un 5% de la mortalidad mundial. Se estima que la inactividad física es la causa principal de aproximadamente 21-25% de los cánceres de mama y de colon, 27% de la diabetes, y aproximadamente un 30% de las cardiopatías isquémicas.
En este contexto, la práctica regular de actividad física debe ser una pieza importante en la prevención de la enfermedad y en el mantenimiento de la salud y del bienestar general de las personas.

Exercice physique et santé
RESUME
La santé d'une population est conditionnée par quatre facteurs: la génétique héritée, les facteurs environnementaux, les façons de vivre propres aux différentes communautés et aux personnes et l'attention que nous accordons à la santé une fois que nous la perdons. Le style de vie y contribue à hauteur d'environ 50%.
Dans le monde moderne, la technologie, l'urbanisation et la vie en communauté axées sur l'automobile, induisent une diminution de l'activité physique dans la vie quotidienne, communauté, qui, paradoxalement, préconise le bien-être.
On estime que les maladies chroniques non transmissibles

sont responsables de 60% des décès et de 45% de la morbidité dans le monde. On prévoit qu'en 2020, les maladies chroniques représenteront presque les trois quarts de la totalité des décès et 60% de la morbidité. Actuellement, dans l'Union Européenne, elles sont déjà responsables de 86% des morts et de 77% des maladies.

Divers essais cliniques de grande ampleur et réalisés à long terme ont montré qu'il existe un lien indépendant et inversement proportionnel entre l'activité physique, la santé et la mortalité d'origine cardiovasculaire et la mortalité globale. Cela a été observé aussi bien chez des sujets apparemment sains que chez des individus ayant des maladies cardiovasculaires. Il a été vérifié que le niveau de risque associé à l'inactivité physique est comparable, et dans certains cas plus important, à celui qui implique les facteurs de risque cardiovasculaires traditionnels.

Selon l'Organisation mondiale de la santé, l'inactivité physique constitue le quatrième facteur de risque le plus important de mortalité dans le monde entier (6% des décès au niveau mondial). Seulement l'hypertension (13%), la consommation de tabac (9%) et l'excès de glucose dans le sang (6%) la dépassent. Le surpoids et l'obésité représentent 5% de la mortalité mondiale. On estime que l'inactivité physique est la cause principale d'environ 21-25% des cancers du sein et du côlon, 27% des diabètes et d'environ 30% des cardiopathies ischémiques.

Dans ce contexte, la pratique régulière d'activité physique doit représenter une part importante de la prévention de certaines maladies et dans le maintien de la bonne santé et du bien-être général des personnes.

Exercice physique et santé

RESUME

La santé d'une population est conditionnée par quatre facteurs : la génétique héritée, les facteurs environnementaux, les façons de vivre propres aux différentes communautés et aux personnes et l'attention que nous accordons à la santé une fois que nous la perdons. Le style de vie y contribue à hauteur d'environ 50%.

Dans le monde moderne, la technologie, l'urbanisation et la vie en communauté axées sur l'automobile, induisent une diminution de l'activité physique dans la vie quotidienne, communauté, qui, paradoxalement, préconise le bien-être.

On estime que les maladies chroniques non transmissibles *sont responsables de 60% des décès et de 45% de la morbidité dans le monde. On prévoit qu'en 2020, les maladies chroniques représenteront presque les trois quarts de la totalité des décès et 60% de la morbidité. Actuellement, dans l'Union Européenne, elles sont déjà responsables de 86% des morts et de 77% des maladies.*

Divers essais cliniques de grande ampleur et réalisés à long terme ont montré qu'il existe un lien indépendant et inversement proportionnel entre l'activité physique, la santé et la mortalité d'origine cardiovasculaire et la mortalité globale. Cela a été observé aussi bien chez des sujets apparemment sains que chez des individus ayant des maladies cardiovasculaires. Il a été vérifié que le niveau de risque associé à l'inactivité physique est comparable, et dans certains cas plus important, à celui qui implique les facteurs de risque cardiovasculaires traditionnels.

Selon l'Organisation mondiale de la santé, l'inactivité physique constitue le quatrième facteur de risque le plus important de mortalité dans le monde entier (6% des décès au niveau mondial). Seulement l'hypertension (13%), la consommation de tabac (9%) et l'excès de glucose dans le sang (6%) la dépassent. Le surpoids et l'obésité représentent 5% de la mortalité mondiale. On estime que l'inactivité physique est la cause principale d'environ 21-25% des cancers du sein et du côlon, 27% des diabètes et d'environ 30% des cardiopathies ischémiques.

Dans ce contexte, la pratique régulière d'activité physique doit représenter une part importante de la prévention de certaines maladies et dans le maintien de la bonne santé et du bien-être général des personnes.

- "**Influencia de la dieta en la incidencia y prevención de patologías crónicas en los trabajadores del mar**" por Doña Ana María Martínez Lorente (Técnico Servizo Estilos de Vida Saudables e Educación para a Saúde)

Técnico Servicio Estilos de Vida Saudables e Educación para a Saúde. Subdirección Xeral Programas Fomento de Estilos de Vida Saudables. Dirección Xeral de Innovación e Xestión da Saúde Pública. Consellería de Sanidade. A. Coruña

RESUMEN

Actualmente existe evidencia suficiente para afirmar que la promoción de la alimentación saludable conduce a ganancias de salud y ejerce un impacto de gran potencial en la reducción de enfermedades crónicas.

A medida que han mejorado las condiciones de seguridad en el trabajo, son muchos los estudios que apuntan a las causas médicas, en su mayoría prevenibles a través la dieta y la actividad física, como las más frecuentes de morbi-mortalidad prematura de estos trabajadores.

La alimentación de los trabajadores en el mar no siempre es adecuada. La irregularidad en los patrones de ingesta diaria, marcada por el ritmo de trabajo, las dietas monótonas, el exceso de aporte calórico, grasa, sal y la escasez de fibra dietética por el bajo aporte de verduras y frutas en su dieta habitual, constituyen algunas de sus características.

Los determinantes dietéticos anteriores favorecen la aparición de factores de riesgo comunes a enfermedades como las cardiovasculares, la obesidad, la diabetes tipo 2 y algunos tipos de cáncer, patologías todas ellas con gran carga de complicaciones. En concreto, el sobrepeso y la obesidad afectan cada vez a más trabajadores, siendo responsable del 44% de la carga de diabetes, el 23% de la carga de cardiopatías isquémicas y entre el 7% y el 41% de la carga de algunos cánceres.

El Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), en 1987 (C164 de la OIT), en su artículo 4 ya exponía la necesidad de: " no limitarse al

tratamiento de los marinos enfermos o accidentados, sino incluir también medidas de carácter preventivo y consagrar una atención particular a la elaboración de programas de promoción de la salud y de educación sanitaria, a fin de que la propia gente de mar pueda contribuir activamente a reducir la frecuencia de las enfermedades que puedan afectarles".
Dada la elevada incidencia de patologías crónicas relacionadas con la nutrición en las últimas décadas y en toda la población, también en el sector pesquero, se hacen necesarias nuevas estrategias para mejorar la dieta y por tanto, mejorar la salud y la calidad de vida de estos trabajadores.

Influence de l'alimentation sur l'incidence et la prévention des pathologies chroniques chez les travailleurs de la mer

RESUME
Il existe actuellement suffisamment d'évidences pour affirmer que la promotion d'une alimentation équilibrée conduit à un gain pour la santé et que l'activité physique a un fort impact potentiel sur la réduction de certaines maladies chroniques.
A mesure que les conditions de sécurité au travail se sont améliorées, de nombreuses études relatives aux causes des maladies chroniques ont mis en évidence leur prévention possible par de bonnes règles diététiques et la pratique d'une activité physique régulière. Or ce sont ces maladies que l'on retrouve le plus fréquemment dans les études de morbi-mortalité prématurée chez les travailleurs de la mer. L'alimentation de ces derniers n'est pas toujours en adéquation avec leur activité de bord. L'irrégularité de la consommation journalière, marquée par un rythme de travail fluctuant, les repas monotones, l'excès d'apport calorique, en graisses, en sel et le manque d'apport en fibres dû à la faible consommation de fruits et légumes lors des repas habituels, constituent quelques caractéristiques de cette alimentation.
Les déterminants nutritionnels délétères accumulés favorisent l'apparition de facteurs de risque communs aux maladies cardiovasculaires, à l'obésité, au diabète de type 2 et à certains types de cancer, maladies présentant par ailleurs une grande potentialité de complications. Concrètement, le surpoids et l'obésité atteignent de plus en plus les travailleurs en étant responsables de 44% des causes de diabète sucré, 23% des causes de cardiopathies ischémiques et entre 7 et 41% des causes de certains cancers.
La convention (C164 de l'OIT) sur la protection de la santé et l'assistance médicale (des gens de mer), en 1987, dans son article 4 exposait déjà la nécessité de : " ne pas se limiter au traitement des marins malades ou accidentés, mais aussi d'instaurer des mesures à caractère préventif et de consacrer une attention particulière à l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire afin qu'au sein de la population des gens de mer on puisse contribuer activement à réduire la fréquence des maladies présentant des facteurs de risque maîtrisables "
Etant donné l'accroissement de l'incidence de ces pathologies chroniques en relation avec l'alimentation durant ces dernières décades et dans toute la population, a fortiori dans le secteur de la pêche, il est nécessaire de mettre en place de nouvelles stratégies pour améliorer les règles diététiques de chacun et ainsi améliorer la santé et la qualité de vie de cette population de travailleurs.

18:00 Pausa café (Pause-café)

18.15 **Comunicaciones libres/ *Communications libres***
Moderadora / Moderatrice : Dña Alsira Salgado Don

-. **Evolution des explorations fonctionnelles respiratoires après 10 ans de plongées professionnelles : cohorte de 36 plongeurs**.

Pougnet R1, Lucas D3, Garlantézec R2, Loddé B2 Sarni D4, Mialon Ph4, Jegaden D3, Dewitte JD3.
1)Université Européenne de Bretagne, France. Université de Brest ; JE 2535. 22, Avenue Camille Desmoulins - CS 93837 - 29238 Brest Cedex 3 ; Service de Santé au Travail et Maladies liées à l'environnement, CHU Morvan, 2 avenue FOCH, 29609 Brest Cedex.
2)Service de Santé Publique et Hygiène Hospitalière, CHU Morvan, 2 avenue FOCH, 29609 Brest Cedex ; Inserm U625, Rennes.
3)Médecine du Travail du Personnel Hospitalier, CHU Morvan, 2 avenue FOCH, 29609 Brest Cedex.
4)Service de médecine interne et pneumologie, CHU Cavale Blanche, 2 avenue Foch, 29609 Brest Cédex.
E-mail : richard.pougnet@live.fr

RÉSUMÉ
Introduction : En France, les plongeurs professionnels sont suivis chaque année. L'objet de l'étude est d'évaluer l'évolution de la fonction respiratoire après 10 années.
Matériel et Méthodes :Il s'agit d'une cohorte rétrospective de plongeurs suivis au Centre de Consultations de Pathologies Professionnelles du CHRU de Brest. Etaient inclus les plongeurs ayant eu la visite initiale, ou la première visite périodique, et la visite à 10ans. Les données cliniques et paracliniques ont été analysés sous les logiciels Epidata® et SAS par le test de Student et le coefficient de corrélation de Spearman.
Résultats : Il y avait 33 plongeurs. Les moyennes des capacités pulmonaires totales (CPT) étaient 7,25 en initiale et 7,57 à 10ans (soit 106 et 110% de la théorique) (p=0,03) ; celles des volumes résiduels, 1,66 et 1,86 (soit 88 et 89%) ; et celles des capacité vitales, 5,61 et 5,57 (soit 112,8 et 116,5%).
Les moyennes des VEMS étaient 6,16 et 5,51 (soit 114,2 et 114,1%) ; celles du rapport de Tiffeneau, 81,8 et 77(p<0,01) ; celles des DEM50, 5,18 et 4,67 (soit 100,4 et 91,5%) (p<0,01) ; celles des DEM 25, 2,12 et 1,47 (soit 89,5 et 68,7%) (p<0,01) ; celles des DEM 25-75, 4,95 et 3,73 (soit 106,0 et 89,9%).

Les moyennes des diffusion alvéolo-capillaire étaient 10,44 et 9,27 (soit 99,6 et 84,4%) (p=0,02).
Le nombre de plongées était lié aux variations du Tiffeneau (p=0,04) et du VR (p=0,03).
Conclusion :
L'évolution des EFR tend vers une diminution de la DLCO et une obstruction périphérique.

Evolución de las exploraciones funcionales respiratorias después de 10 años de trabajo como buceadores profesionales: cohorte de 36 buceadores

RESUMEN
Introducción :En Francia, los buceadores profesionales realizan revisiones anuales. El objeto del estudio es el de evaluar la evolución de la función respiratoria tras de 10 años de trabajo.
Material y Métodos : Se trata de una cohorte retrospectiva de buceadores que realizan sus revisiones en el Centro de Patologías Profesionales del CHRU de Brest. Se incluyeron los buceadores que acudieron a la revisión inicial, o la primera revisión periódica, y la revisión a los 10 años. Los datos clínicos y para clínicos fueron analizados bajo los programas EPIDATA y SAS por medio del test de Student y el coeficiente de correlación de Spearman.
Resultados: Se estudiaron 33 buceadores. Las medias de sus capacidades pulmonares totales (CPT) fueron 7,25 en revisión inicial y 7,57 a los 10 años (es decir 106 y 110% de la teórica) (p=0,03); las de los volúmenes residuales; 1,66 y 1,86 (es decir 88 y 89%); y las de las capacidades vitales; 5,61 y 5,57 (es decir 112,8 y 116,5%).
Las medias de los VEMS fueron 6,16 y 5,51 (es decir 114,2 y 114,1%), las del indice de Tiffeneau, 81,8 y 77 (p<0,01), las de los DEM 50, 5,18 y 4,67 (es decir 100,4 y 91,5%) (p<0,01), las de los DEM 25, 2,12 y 1,47 (es decir 89,5 y 68,7%) (p<0,01), las de los DEM 25-75, 4,95 y 3,73 (es decir 106,0 y 89,9%).
Las medias de las difusiones alveolo-capilares fueron 10,44 y 9,27 (es decir 99,6 y 84,4%) (p=0,02).
El número de inmersiones estuvo relacionado con las variaciones del Tiffeneau (p=0,04) y del VR (p=0,03).
Conclusión :La evolución de los EFR (exploraciones de las función respiratoria) tienden hacia una disminución de la DLCO y a una obstrucción periférica.

- El Factor Humano en la Investigación de la Siniestralidad Marítima y las Enmiendas al STCW78 De Manila 2010 - Alvite Castro, J

Ingeniero T. Naval en Estructuras del Buque
E-mail de contacto: jesus.alvite@udc.es

RESUMEN
Introducción.: Debido al repunte que ha experimentado la siniestralidad marítima en el año 2010, especialmente en accidentes considerados graves o muy graves en el sector pesquero, la investigación de los siniestros marítimos requiere un desarrollo en su aspecto de mayor influencia, el factor humano y particularmente en el factor de Organización y Ergonomía.
Objetivos: Incluir en el método sistemático y gradual OIT/OMI de investigación del factor humano y en los modelos de identificación y secuenciación de los hechos que utiliza, las consideraciones adoptadas en las enmiendas al STCW78 de Manila 2010.
Metodología: En este estudio se ha llevado a cabo el desarrollo de una serie sistemática de acciones a implementar en el método OIT /OMI, basado en las enmiendas al STCW78 de Manila 2010. Especialmente a través de la inclusión de modificaciones en el modelo SHEL-REASON de identificación y desarrollo secuencial de los datos del siniestro marítimo. Así como en el modelo GEMS, que nos permita vincular el error o trasgresión al nivel de desempeño de un individuo en el momento de producirse el fallo.
Resultados y Conclusiones: El resultado sirve para facilitar la identificación y secuenciación de los actos o decisiones peligrosas que han intervenido en el desarrollo del siniestro marítimo, así como los factores subyacentes que esconden. Para finalmente, determinar los problemas de seguridad existentes y poder elaborar las medidas correctoras oportunas y su inclusión en la "European Maritime Casualty Information Platform" (EMCIP).

Le facteur humain dans l'investigation de la sinistralité maritime et les amendements apportés à la Stcw78 à Manille en 2010

RESUME
Introduction : En raison de l'accroissement notoire qu'a connu la sinistralité maritime en 2010, particulièrement en ce qui concerne les accidents graves et très graves dans le secteur de la pêche, l'investigation des accidents maritimes requière un développement des analyses des facteurs causaux, et surtout celui ayant une influence majeure : le facteur humain notamment le facteur organisationnel et l'ergonomie de bord.
Objectifs: Inclure dans la méthode systématique et graduelle d'investigation du facteur humain OIT/OMI à savoir les modèles d'identification et de séquençage des faits qu'elle utilise, les considérations adoptées par les amendements apportés à la Stcw78 à Manille en 2010.
Méthodologie : A l'occasion de cette étude, nous avons mis en exergue le développement d'une série d'actions systématiques complétant la méthode OIT/OMI, développement basé sur les amendements apportés à la Stcw78 à Manille en 2010. Nous avons plus spécialement mis l'accent sur l'inclusion des modifications apportées au modèle de SHEL-REASON dédié à l'identification et au développement séquentiel des données de l'accidentologie maritime. Il en a été de même avec le modèle GEMS qui nous permet d'apprécier une erreur ou la transgression d'une règle d'un individu au moment de faire une faute dans son exercice.
Résultats et Conclusions : le résultat en est la facilitation de l'identification et du séquençage des actes et décisions

dangereuses qui sont intervenus dans le développement de la sinistralité maritime, de même que les facteurs sou jacents qui y participent. Au final, ceci va permettre de déterminer les problèmes sécuritaires qui existent à bord et pouvoir élaborer les moyens de corrections oportuns ainsi qu'une inclusion de cette méthode dans l' "European Maritime Casualty Information Platform" (EMCIP).

- Formación y Estándares de Calidad en la práctica profesional de la Medicina Marítima - Canals Pol-Lina ML, Nogueroles Alonso de la Sierra PJ, Herrador Aguirre J, Amigó de Bonet Sans, Rodríguez F

SEMM; UCA; Sanidad Maritima ISM Tarragona y Gijón (España)
E-mail: lcanals@comt.es

RESUMEN
Introduccion: La formación de postgrado y continuada es fundamental para una práctica de calidad de la Medicina Marítima (MM). La organización de los servicios debe seguir además unos estándares de calidad, ya sean nacionales o internacionales.
Objectivos: Describir a nivel nacional, en España, los modelos de esa formación para médicos, especialmente en los actuales cursos de la Universidad de Cádiz (UCA) y en calidad en los servicios del Programa de Sanidad Marítima del ISM. Compararlo a nivel internacional.
Methodologia: Antecedentes y evaluación de la formación de postgrado en MM, presencial y on line, comparación URV- UCA en España. Repaso de organización de esos cursos a nivel internacional, el apoyo de universidades y sociedades científicas (SEMM, SFMM, IMHA). Descripción de los distintos tipos de servicios de MM y los programas de calidad que aplican (ISM, APB…), indicadores y evaluación.
Resultados: En muchos casos la iniciativa para estos cursos empezó desde el sector profesional a través de las sociedades científicas que apoyaron a las universidades. De esta forma se han conseguido programas de Master y Expertos o Especialistas Universitarios modulares que se adaptan fácilmente a los profesionales, brindando además un acceso internacional (nuevas tecnologías, relaciones, prácticas y versiones de trabajo multilingües como el caso de UCA que incluye la formación virtual en español e inglés). Servicios Portuarios como la AP de Barcelona o integrados (costa-extranjero-buques-telemedicina) como el Programa de Sanidad Marítima del ISM disponen de indicadores de calidad por servicios (reconocimiento médicos, formación de trabajadores del mar, asesorías e inspecciones, consultas y asistencia) con metodología de sistemas y certificaciones ISO, EVAM, FQM … A nivel internacional la IMHA ha desarrollado también unos estándares para acreditar las instituciones proveedoras de servicios de MM.
Conclusiones: La formación médica continuada forma parte de los estándares de calidad, se necesita de un esfuerzo individual aunado de los profesionales y también por parte de la universidades, el grado de adaptación es bueno según las encuestas. Para conseguir unos servicios de calidad en los servicios de MM se precisan sistemas de monitorización con valoraciones y auditorias. Es muy importante la colaboración entre instituciones y la participación de los trabajadores, que a través de una buena planificación y la recogida de incidencias (no conformidades), acciones correctivas, preventivas y de mejora, pueden aumentar la calidad. La homogenización de los centros con unos estándares internacionales, con certificación a través de la IMHA puede ser un gran avance.

Formation et standards de qualité dans la pratique professionnelle de la médecine maritime

RESUME
Introduction : La formation post-universitaire et continue sont fondamentales pour une pratique de qualité de la médecine maritime (MM). L'organisation des services médicaux dédiés à cette pratique doit, qui plus est, suivre des standards de qualité, qu'ils soient nationaux ou internationaux.
Objectifs: Décrire au niveau national espagnol, les contenus de cette formation à destination des médecins, en particulier au sein des cours actuellement dispensés à l'Université de Cadix et les des cours sur la qualité au sein des services de l'Institut Social de la Marine dans le cadre du programme de Santé Maritime puis les comparer au niveau international.
Methodologie : Rappel historique et évaluation de la formation post-universitaire en médecine maritime, présentielle ou en ligne et comparaison URV- UCA en Espagne. Transposer l'organisation de ces cours au niveau international, avec l'appui des sociétés scientifiques telles la SEMM, la SFMM et l'IMHA. Description des différents types de services médicaux dédiés à la médecine maritime et des programmes de qualité qu'ils appliquent (ISM, APB…), recherche d'indicateurs et évaluation.
Resultats: Dans de nombreux cas, l'initiative pour suivre ces cours a débuté dans le secteur professionnel via les sociétés scientifiques qui appuient les universités. Ainsi, il a pu être élaboré des programmes de master et d'expertises ou des diplômes universitaires sous forme de modules qui sont en adéquation avec l'exercice professionnel, donnant accès à l'international (via les nouvelles technologies, relations internationales, partages de pratiques et versions de travail multilingues comme c'est la cas à l'UCA qui propose une formation virtuelle en espagnol et en anglais). Les services portuaires comme l'AP de Barcelone ou les services intégrés (côte-étranger-navires-télémédecine), à l'instar du programme de Santé Maritime de l'ISM, disposent d'indicateurs de qualité par activités (examens médicaux, formation des travailleurs maritimes, aides et inspections, consultations et assistance) utilisant les méthodes des systèmes et certifications ISO, EVAM, FQM... Sur le plan international, l'IMHA a également développé certains standards afin d'accréditer les institutions

pourvoyeuses de services dédiés à la médecine maritime.
Conclusions: La formation médicale continue fait partie des standards de qualité. Un effort individuel est requis auprès des professionnels et également, pour partie, auprès des universités pour améliorer ces standards. Cependant, selon les enquêtes, l'adaptation est satisfaisante. Afin d'obtenir des services dispensant de la médecine maritime des normes de qualité, il convient de préciser les systèmes de monitorages, de valorisations et d'audits. Il est très important d'obtenir une collaboration entre les institutions et les travailleurs, qui, à travers une bonne planification et une reconnaissance des incidents (non conformités), peuvent augmenter leur qualité en mettant en place des actions correctives, préventives et d'amélioration. L'homogénéisation des centres avec les standards internationaux, dont la certification serait du ressort de l'IMHA, pourrait être une grande avancée en terme de qualité.

- La Gestión Del Mantenimiento Preventivo como herramienta para la mejora de la Seguridad Laboral a bordo: casos prácticos.- De La Campa Portela R, Bouza Prego MA, Louro Rodríguez J, Vázquez Carrera P
ETS de Náutica y Máquinas. Universidade A Coruña
E-mail: rosamary@udc.es
RESUMEN
La gestión del mantenimiento preventivo a bordo se establece en el Código de Gestión de la Seguridad Marítima (IGS) como una estrategia imprescindible para la mejora de la seguridad del buque, su tripulación y el medio ambiente. La realización de este tipo de actividad requiere disponer de tiempo, medios materiales y medios humanos, todos ellos bienes escasos en la realidad del transporte marítimo actual. Entre los elementos característicos del transporte marítimo que perjudican la realización eficiente del mantenimiento preventivo podemos situar la navegación de cabotaje, con tiempos limitados de navegación que dificultan la planificación y realización de tareas de mantenimiento "en marcha", las estancias cortas en puerto, que impiden disponer de tiempo para la realización de tareas de mantenimiento complejas a buque parado, y las tripulaciones reducidas, con personal escasamente suficiente para la correcta operatividad del buque, y claramente insuficiente para la efectiva realización de tareas de mantenimiento.
Todas estas condiciones, que constituyen un factor de riesgo laboral a bordo, son habituales y ocurren de forma simultáneas en los buques tipo ferry.
En el presente artículo analizaremos los factores humanos presentes en este tipo de buques y que pueden llevar al error en el mantenimiento preventivo y al consecuente fallo en la operatividad y seguridad del buque. Así mismo veremos algunos ejemplos de este tipo de fallos basados en informes reales realizados a varios buques ferries tanto convencionales como de alta velocidad. Finalmente algunas medidas preventivas de gestión serán propuestas con el fin de mejorar la realización de este tipo de mantenimiento.

La gestion d'une maintenance préventive comme moyen pour améliorer la sécurité au travail à bord : cas pratiques
RESUME
La gestion d'une maintenance préventive à bord est établie dans le Code de Gestion de la Sécurité Maritime (IGS) en tant que stratégie fondamentale destinée à améliorer la sécurité du navire, de son équipage et du milieu ambiant. La réalisation de ce type d'activité requière du temps, des moyens matériels et humains : ce qui paraît difficilement concevable dans la réalité actuelle du transport maritime. Parmi les éléments caractéristiques du transport maritime qui portent préjudice à la réalisation d'une maintenance préventive efficiente, nous pouvons citer la navigation de cabotage, comportant des temps de navigation limités qui rendent difficiles la planification et la réalisation de tâches de maintenance en marche, les séjours courts au port, qui empêchent de disposer de temps suffisant pour réaliser des tâches de maintenance du navire à quai et les équipages réduits, avec certes un effectif suffisant pour un fonctionnement correct du navire mais clairement insuffisant pour la réalisation effective des tâches de maintenance. Toutes ces conditions, qui constituent des facteurs de risque professionnel du bord, sont habituelles et se réalisent de façon simultanée sur les navires de type ferry.
A l'occasion de ce travail, nous analyserons les facteurs humains délétères présents sur ce type de bateaux qui peuvent entraîner des erreurs dans la maintenance préventive et avoir des conséquences fautives dans le fonctionnement et la sécurité du navire. De la même façon, nous verrons quelques exemples (basés sur des cas réels) de ce type de fautes survenues sur différents ferries tantôt conventionnels tantôt sur navires à grande vitesse. Finalement, quelques moyens de prévention de gestion seront proposés dans le but d'améliorer la réalisation de ce type de maintenance.

- Normativa Nacional Española de Ruido en el Transporte Marítimo-Orosa García JA, Costa Rial AM, Bouzón Otero R, De Miguel Catoira A
E-mail: jaorosa@udc.es
RESUMEN:
Estudios recientes muestran que el ruido puede ser considerado como un parámetro fundamental, junto a la temperatura, que afecta a las condiciones de confort en un barco. En el presente trabajo, presentamos los principales errores en las normas relacionadas con el transporte marítimo, que deberían ser resueltos, y el estado precario debido a su anacronismo o su idoneidad en la aplicación a nivel nacional de España. Un estudio de casos prácticos muestra valores superiores a la recomendada por las normas. En particular, los niveles de ruido más altos se alcanzaron en medio de los motores principales y la sala de compresores.

Réglementation nationale espagnole concernant le bruit dans le secteur du transport maritime

RESUME:
Des études récentes montrent que le bruit, à l'instar des contraintes thermiques, peut être considéré comme une nuisance fondamentale affectant le confort de bord. A l'occasion de ce travail, nous présentons les principales erreurs relatives au non respect de la réglementation sur le transport maritime, erreurs nécessitant d'être résolues. Nous analysons également le stade précaire de l'application au niveau national espagnol de cette réglementation en raison de son anachronisme et de son inadéquation avec les conditions réelles de travail à bord. Une étude de cas met en évidence, qui plus est, des valeurs supérieures aux recommandations de cette réglementation. En effet, les niveaux de bruit les plus élevés ont été retrouvés à proximité des moteurs principaux et dans la salle des compresseurs des navires étudiés.

- Expectativas y realidad de la formación sanitaria de los marinos en la universidad española - Burgos Ojeda A 1, Nogueroles Alonso de la Sierra PJ , Canals Pol-Lina ML 3, Bouza Prego MA 4, Castaños Urkullu A 5, García Casas JB 6, García Carseller VA 7
1 Universidad de La Laguna. Tenerife
2 Universidad de Cádiz
3 Dir. S. Técnica y Científica de la SEMM
4 Universidad de Santiago. La Coruña
5 Universidad del País Vasco. Bilbao
6 Universidad de Oviedo. Asturias
7 Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona
E-mail : asclepios1@gmail.com

RESUMEN
Antecedentes: es un hecho acreditado que la formación sanitaria de los marinos tiene sus antecedentes más lejanos en la época de la navegación a vela en las compañías holandesas de Las Indias. En diferentes épocas acordes al desarrollo de la medicina y la evolución de la navegación marítima, los marinos han recibido formación sanitaria.
Objetivo general: revisar y analizar los recién innovados programas académicos de las asignaturas de formación sanitaria en las distintas universidades según las directrices del "Plan Bolonia".
Material y metodología: hemos realizado una encuesta en la totalidad de las universidades donde se imparten enseñanzas naúticas. Lo que nos ha permitido conocer en los diferentes programas recientes las asignaturas de formación sanitaria de las titulaciones naúticas, así como el número de créditos, contenidos y garantías de cumplimiento o no de las directrices internacionales sobre formación sanitaria de marinos
Resultados: la situación general es heterogénea, desequilibrada ya que existen deficiencias importantes tanto en contenidos como en prácticas en relación con la formación sanitaria de los oficiales naúticos formados en las diferentes universidades del país.
Discusión-conclusiones: considerando las directrices internacionales y la formación curricular y académica de otros países existen deficiencias importantes en la formación sanitaria de los Titulados Universitarios en Ciencias Náuticas en la totalidad de las universidades españolas.
Se requiere de forma perentoria, ante la situación, divulgar ante instituciones y organismos competentes, la incongruencia de estos programas en relación con los cumplimientos de formación para marinos establecidos en los requerimientos internacionales.

Expectatives et réalité de la formation de la santé dans l'universitaire espagnole.

RÉSUMÉ
Précédent : il est évident que la formation de la santé maritime a ses racines á l'époque de la voile dans les compagnies hollandaise des Indes. Á différent époques en accord du développement de la médecine et l'évolution du transport maritime, les marines ce sont formés dans la santé.
Usage général : examiner et analyser les nouveaux programmes académiques du cours d'éducation sanitaire dans les universités selon les directives du " Plan Bolonia ".
Matériel et méthodes : nous avons mené une enquête auprès les universités où les étudiants faites éducation nautique. Cela faire preuve de les différent programmes de sujets dans la formation d'éducation sanitaire ayant des qualifications nautiques et le nombre de crédits, le contenu et les garanties de l'accomplissement de lignes internationales sur la formation sanitaire des gens de mer.
Résultats : la situation globale est mitigée, déséquilibre, parce que il y a déficiences importantes tant dans son contenu et dans la pratique, par rapport aux la formation sanitaire des officiers nautiques qui sont formées dans les différent universités autour le pays.
Discussion-conclusion : considérant les directives internationales et la formation au curriculum et académique des autres pays, il existe d'importants lacunes dans la formation sanitaire avec des Diplômes Universitaires en Sciences Nautiques dans toutes les universités espagnoles. C'est péremptoirement nécessaire, étant donné la situation, divulguer á des institutions et organismes, l'incongruité de ces programmes par rapport á l'accomplissement de la formation pour les marins établis dans les exigences internationales.

19 :30 o 20:00 Asamblea General / Assemblés générale de SEMM

Viernes / Vendredi, 21 Octubre, 2011

9:00 **Mesa redonda El Convenio 2006 de la OIT sobreTrabajo Marítimo: un nuevo instrumento legal en defensa de los derechos de la gente de mar / *Table ronde: La Convention de 2006 de BIT relative au Travail***

Maritime: un nouvel instrument juridique pour defender les droits des gens de mer.
Moderador / Modératrice: Dra Dña Rosamary de la Campa Portela

- "Titulo IV Do Convenio Refundido Maritimo de La O.I.T. 2006. Atención médica a bordo de buques en tierra; Responsabilidad del Armador" por el Dr D Domingo González Joyanes

Abogado. Miembro de la ICMA. Delegado ante la O.I.T.
E-mail contacto: Djoyanes@hotmail.com

RESUMEN
El desarrollo del principio de trabajo decente aplicado a la gente de mar (portuarios y mercantes), se desarrolla de manera especial en el Convenio Técnico Refundido Marítimo de 2006 (CTM2006), especialmente abordando el desarrollo en el Titulo IV "proteccion de la salud, atencion medica, bienestar y proteccion social" del derecho a la atención médica a bordo y en tierra y de manera determinante estableciendo el marco jurídico de responsabilidad para su aplicación. Este instrumento internacional pretende alentar las mejoras laborales, la protección de la salud y de las personas, actualizando (aunque parcialmente por la inaplicación de antiguas normas) los instrumentos en vigor (algunos desde los años 30) hoy refundidos; Desarrollando una estructura normativa nueva con una parte obligatoria y otra no obligatoria (bajo los nombre de Norma-Regla y Pauta) y con la aplicación del principio de equivalencia sustancial por primera vez (para poder utilizar las normativas de los diversos miembros en estas materias); teniendo en este marco en cuenta la protección de la salud, el establecimiento de un sistema complejo de asistencia e integrando el concepto de bienestar de marinos a bordo y en puerto, la seguridad social y la prevención de riesgos laborales; teniendo en cuenta los diversos actores que engloban el mismo estado de pabellón, estado de puerto, armadores, gente de mar y todo ello para la consecución de una ratificación mundial lo más rápida posible que "iguale" y ayude al desarrollo de la economía social marítima.

Titre IV de la révision de la convention maritime de l'OIT 2006. Assistance médicale à bord des bateaux et à terre, responsabilité de l'armateur

RESUME
Le développement du principe de travail décent appliqué aux gens de mer (tant en marine marchande qu'en activité portuaire), trouve sa définition de manière explicite dans la convention technique maritime révisée de 2006 (CTM 2006), sous la forme spécifique du titre IV "PROTECTION DE LA SANTE, ASSISTANCE MEDICALE, BIEN-ETRE ET PROTECTION SOCIALE" relative au droit à l'assistance médicale à bord et à terre établissant de façon déterminante le principe juridique de responsabilité à appliquer.
Cet instrument réglementaire international prétend encourager les meilleurs travaux, la protection de la santé et des personnes, en actualisant (tout du moins en partie en raison de l'inapplication de certains textes antérieurs) les normes en vigueur (certaines datant des années 30). Ceci a été développé sous la forme d'une structure règlementaire nouvelle avec une partie obligatoire et une autre non obligatoire (les articles numérotés étant soient des lois, des règlements ou des procédures). Il a également été appliqué le principe d'équivalence substantielle pour la première fois (afin de pouvoir utiliser les règlements de divers Etats membres en la matière). Ces textes tiennent compte de la protection de la santé, de l'établissement d'un système complexe d'assistance en intégrant le concept de bien-être des marins à bord et au port, de la sécurité sociale et de la prévention des risques professionnels en rappelant le rôle des divers acteurs dans ce système à savoir l'Etat du pavillon, l'Etat du port, les armateurs, les gens de mer, tout ceci étant sous-tendu par une ratification mondiale la plus rapide possible dans le but d'harmoniser et d'aider le développement de l'économie sociale maritime.

- "Santé et sécurité au travail: qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple da Maritime Labour Convention, 2006" por el Dr D Alexandre Charbonneau (Universidad de Nantes)

Maître de Conférences, Département Hygiène, Santé, Environnement de l'Institut Universitaire de Technologie de l'Université de Bordeaux 1, Laboratoire COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114, Université de Bordeaux IV.
E-mail: alexandre.charbonneau@u-bordeaux1.fr

RÉSUMÉ
Le travail en mer a nécessité l'adoption d'instruments particuliers qui entendent faire bénéficier les gens de mer et les pêcheurs de protections équivalentes à celles qui profitent aux autres travailleurs. C'est ainsi que la MLC, 2006, se veut être l'instrument social de référence pour un secteur d'activité mondialisé, le transport maritime, qui a connu de profondes transformations. De par la vocation universelle des normes de l'OIT, la MLC, 2006, apparaît être un texte de compromis, qui se doit de répondre aux besoins d'un monde économiquement très diversifié. Cette communication proposera de prendre la mesure des apports de la MLC, 2006, dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, en resituant cet instrument dans l'effort actuel de rénovation des activités normatives et du système de contrôle de l'application des normes de l'OIT. Environ un quart des instruments adoptés à ce jour porte sur la santé et la sécurité au travail, si l'on inclut les normes sur l'âge minimum et la durée du travail. Cet intérêt s'explique par l'importance du sujet, protéger le corps au travail, mais aussi parce qu'il traverse l'ensemble des conditions de vie et de travail à bord, au-delà de questions particulières comme l'accès à des soins médicaux ou la responsabilité en cas d'accident. La MLC, 2006, en ce qu'elle envisage très largement la relation de travail maritime, invite à ce décloisonnement conceptuel prometteur. Plus qu'un

catalogue de prescriptions minimales supplémentaire, elle vise à une amélioration effective et durable des conditions de vie et de travail à bord, en privilégiant la plus large adhésion possible des Etats membres de l'OIT à ses objectifs.

- "Los poderes gobernamentales del estado del puerto en el contexto del Ctm 2006" por la Dra Dña Olga Fotinopoulos Basurko (Universidad del País Vasco)

Prof. T.U. de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. E.U. Estudios empresariales de Vitoria-Gasteiz. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea
E-mail: olimpicgodess@gmail.com

RESUMEN
Estamos asistiendo a un importante salto cualitativo por lo que se refiere a la cuestión de las responsabilidades gubernamentales de los Estados en relación con los espacios marítimos. En efecto, estamos asistiendo a un progresivo debilitamiento del ámbito de jurisdicción del Estado del pabellón hacía el Estado del puerto como signo para la atribución de las funciones de control y verificación de las cuestiones técnicas, administrativas y sociales en los buques. Esta traslación de competencias está teniendo un impacto relevante en la atribución del control y verificación de las condiciones de trabajo de la gente de mar -incluidas las normas relativas a la capacitación de los profesionales del mar- a la administración del Estado del puerto; cuestión ésta que se observa con nitidiez en el Convenio refundido sobre trabajo marítimo de 2006. Y es que el texto convencional dedica la regla 5.2 al análisis de la responsabilidad del Estado del puerto, cuyo objetivo es ampliar el control de esta jurisdicción a cualesquiera condiciones sociales de la gente de mar. Pues bien, en este contexto, el objetivo de la ponencia es describir el alcance de la citada regla en el marco del CTM, esto es, en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como tratar de describir a cuál -de entre las inspecciones con competencia en la materia- corresponde velar por su aplicación en España. Lo anterior se realizará tomando en consideración -brevemente- la evolución histórica de la traslación de competencias desde el Estado del pabellón hacía el Estado del puerto en las normas de la OIT, así como su incidencia en las normas de la unión europea aplicables a la gente de mar.

Les pouvoirs gouvernementaux de l'autorite portuaire dans le contexte du ctm 2006

RESUME
Nous sommes en train d'assister à une évolution qualitative importante en ce qui concerne les responsabilités gouvernementales relatives aux espaces maritimes des Etats. En effet, nous sommes témoins d'un transfert progressif de la juridiction de l'Etat du pavillon vers l'Etat du port, concernant l'attribution des fonctions de contrôle et de vérification des questions techniques, administratives et sociales des navires. Ce transfert de compétences a un impact majeur sur l'organisation du contrôle et de la vérification des conditions de travail des gens de mer - incluant les normes relatives à la formation des professionnels de la mer - à l'administration de l'Etat du port, question qui figure nettement dans la révision de l'accord collectif relatif au travail maritime de 2006. Ce texte notifie les traits de la règle 5.2 sur l'analyse de la responsabilité de l'Etat du port, dont l'objectif est d'accroître le contrôle de cette juridiction quelles que soient les conditions sociales des gens de mer. Ainsi, dans ce contexte, l'objectif de cette communication est de décrire la portée de la règle suscitée dans le marché du CTM, règle qui est en relation avec les conditions de vie et de travail des gens de mer, ainsi que de décrire ce qui correspond - entre les inspections qui ont compétence en la matière- à veiller à sa mise en application en Espagne. Préalablement, nous prendrons en considération - brièvement - l'évolution historique du transfert de compétences de l'Etat du pavillon vers l'Etat du port des normes de l'OIT, ainsi que son incidence sur les normes de l'UE applicables aux gens de mer.

- "La Convention du Travail Maritime de 2006 : un nouvel instrument pour la santé des gens de mer" por el Dr. Thierry Sauvage (Gens de Mer, France)

Médecin chef. des Gens de mer. Direction inter-régionale de la mer / Méditerranée, SSGM Marseille (France)
E-mail:Thierry.Sauvage@developpement-durable.gouv.fr

RÉSUMÉ
Il est difficile de présenter le position de la France sur le convention du travail maritime de 2006. La France devrait ratifier la convention en 2012. Par contre, nous pouvons faire une courte présentation sur les nouvelles recommandations sur l'examen des gens de mer de l'OIT, donc la dernière session se celebre à Genève en septembre.`2011. On va faire toucher deux points:
- une présentation des recommandations sur l'examen médical des gens de mer
- les conséquences pour le service médical des gens de mer (français) : la modification de nos normes d'aptitude, la reconnaissance mutuelle des certificats médicaux entre différents pays, les procédures de qualité.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo OIT 2006: un nuevo instrumento para la salud de los trabajadores del mar

RESUMEN
Es difícil presentar la posición de Francia sobre el Convenio del Trabajo Marítimo. Francia lo debería ratificar en el 2012. Nos proponemos hacer una breve presentación de las nuevas recomendaciones sobre los reconocimientos médicos de los trabajadores del mar de la OIT. Participamos en la última reunión prevista para septiembre, 2011 en Ginebra. Enfocaremos el tema desde dos puntos de vista:
- Una presentación de las recomendaciones sobre los

reconocimientos médicos para embarque
- Las consecuencias para los servicios médicos marítimos (Gens de Mer en Francia), la modificación de nuestros requisitos de aptitud, el reconocimiento mútuo de certificados médicos entre distintos países, los procedimientos de calidad.

11 :30 Café / Pause / Break

12 :00 **Comunicaciones libres /** ***Communications libres***
Moderador / Modératrice: Dra Dña Mª Luisa Canals Pol-Lina

- Guía De Primeros Auxilios A Bordo - Costa Rial AM, Orosa García JA, Bouzón Otero R, De Miguel Catoira A
Departamento de Energía y Propulsión Naval - E.T.S. Náutica y Máquinas (A Coruña)
E-mail:maracr00@udc.es
RESUMEN
Casi todos los tipos de accidente posibles a bordo de un buque se recogen en la Guía Sanitaria a bordo del Instituto Social de la Marina.
Es necesario que se tenga cierta práctica en la realización de primeros auxilios, así como, en caso de duda ante lo que habría que hacerle al accidentado, de una destreza para poder buscar en la Guía Sanitaria las pautas de actuación para esos casos, con la dificultad lógica de las condiciones que atañen ese momento, como puede ser el caos y nerviosismo que existe en estos casos. Por esto puede que no sea entendida, o no sean bien aplicados estos primeros auxilios. Incluso que, al tener que buscar el tipo de síntomas y llegar a un diagnóstico de lo que le sucede a la víctima, no ser lo suficientemente rápidos para salvarle la vida.
El objetivo del artículo es la presentación del algoritmo de control y del interfaz de la Guía Sanitaria Informatizada.
Se ha concluido que toda la información y la forma de proceder en cada tipo de accidente que aparece en esta guía, sería recomendable que fuera llevada en un soporte digital (PDA, por ejemplo) con un interfaz de usuario que permita una respuesta rápida de actuación de cara a la víctima y los pasos más adecuados en cada momento
Otra función importante sería la posibilidad de poder conectarse mediante WIFI al puente del barco o como forma rápida de petición de ayuda tanto al puente, como a los Servicios Radio Médicos.

Guide de premiers secours à bord
RESUME
Presque tous les types d'accidents possibles sur un bateau se retrouvent dans le guide sanitaire de bord de l'Institut Social de la Marine.
Il est en effet nécessaire que soit référencée sous une certaine pratique la réalisation des premiers secours à bord. Cependant, en cas de doute sur ce qu'il y a à faire face à un accidenté, il est souvent stressant de chercher dans un guide sanitaire les règles de procédures, surtout lorsque l'on sait la difficulté des conditions qui entourent ces moments-là, tels le chaos et la nervosité ambiants. Pour ces raisons, il est possible que ne soient pas compris ou que ne soient pas appliqués ces premiers secours. Ceci inclue également le fait qu'il faille faire la recherche du type de symptômes et du diagnostic qui en découle chez la victime, ce qui peut ne pas être suffisammet rapide pour sauver une vie. L'objectif de cette communication est la présentation de l'algorithme de contrôle et de l'interface avec le guide sanitaire informatisé.
Nous aimerions aboutir à la conclusion que toute l'information et la conduite à tenir dans chaque type d'accident qui apparaît dans ce guide, devienne une recommandation et soit accessible via un support digital (par exemple PdF) avec une interface d'utilisation qui permette une réponse rapide à travers des procédures face à une victime et détermine les étapes les plus adéquates à chaque moment de la prise en charge. Autre fonction importante nécessaire serait la possibilité de pouvoir se connecter en WIFI du pont d'un bateau où une forme rapide de demande d'aide puisse aboutir aux services radio-médcaux adequats.

- La Fatiga a bordo de una nave de gran velocidad - Bouzón Otero R, Costa Rial AM, De Miguel Catoira A, Orosa García JA
ETS de Náutica y Máquinas. Universidade de A Coruña
E-mail de contacto: rebeca.bouzon@udc.es
RESUMEN
Se puede definir la fatiga como:" la reducción de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de esfuerzos físicos, metales y emocionales que puedan menoscabar casi todas las facultades físicas, incluidas la fuerza, la velocidad, el tiempo de reacción, la coordinación, la toma de decisiones o el equilibrio".
Aunque el tema de la fatiga ya ha sido tratado con anterioridad, el objetivo de este trabajo es relacionar el concepto de fatiga con las características concretas que presentan un tipo de barcos como son las Naves de gran Velocidad, para ver algunas de las ventajas y desventajas que puedan presentar al respecto este tipo de barcos. Para ello estudiaremos la normativa existente con relación a la fatiga a bordo y la compararemos con las prácticas de trabajo habituales en buques de gran velocidad.

La Fatigue à bord d'un navire à grande vitesse
RESUME
On peut définir la fatigue comme :" la réduction des aptitudes physiques et/ou mentales lors des efforts musculaires, psychiques et émotionnels pouvant résulter ainsi en une diminution de presque toutes les facultés physiques à savoir la force, la vélocité, le temps de réaction, la coordination, la prise de décisions ou l'équilibre". Bien que la thématique de la fatigue à bord ait déjà été traitée auparavant, l'objectif de ce travail est de mettre en relation le concept de fatigue avec les caractéristiques concrètes que présentent un type de bateau

particulier à savoir les navires à grande vitesse. Nous verrons ainsi quelques avantages et désavantages de cette catégorie de navires dans la gestion de la fatigue à bord. Pour cela, nous étudierons la réglementation existante relative à la fatigue à bord et nous la mettrons en balance face aux pratiques de travail habituelles à bord de ce type de navires.

- Vigilancia de un caso notificado como sospechoso de cólera y fue un caso de malaria - Yendis H, Rodríguez M, Cordero C , Canals Pol - Lina ML
Salud Pública, UMC, SEMM (Venezuela)
E-mail:

RESUMEN
Introducción: El día 05 de noviembre de 2010, se acerca a costas Venezolanas una embarcación proveniente de Nigeria. Hacia ya, casi un mes, que se había establecido alerta epidemiológica a todos los puertos y aeropuertos del país ante cualquier caso de enfermedad diarreica, por los casos de cólera en Haití. Notificaron que entre la tripulación existía un tripulante con cuadro diarreico, se procedió a solicitarle esperar la visita de sanidad marítima venezolana en la milla 0 (en la entrada de alta mar al canal del rio) para evaluar paciente y decidir conducta. El médico constató que el marino era de nacionalidad filipina y presentaba hipertermia de 2 semanas de evolución, no cuantificada, con escalofríos, sudoración profusa, evacuaciones diarreicas refiriendo moco sin sangre en número no precisado, cólicos abdominales y debilidad general; y refirió que desde hacía 3 días tomaba cloroquina (tratamiento antimalarico, por indicación de un médico medico de Grecia, vía radio, cuando estaban fondeados frente a costas de Nigeria por 15 días y a posteriori presentó inicio de sintomatología). Indicaron que durante la travesía tomaron camarones, propios de pesca artesanal por lo que se planteó también diagnostico de cólera. Por todo lo antes expuesto es trasladado por vía área desde el punto de fondeo del buque a una institución de salud, donde se inician los estudios de laboratorio pertinentes.
Hospitalización: Al examen físico de ingreso, se evidencia paciente consciente en malas condiciones generales, deshidratación severa, sequedad oral con saliva espesa y palidez cutáneo mucosa acentuada, lenguaje coherente expresándose en inglés y algunas frases en español. Ruidos cardiacos rítmicos y regulares, abdomen distendido con disminución de ruidos hidroaereos y dolor a la palpación en fosa iliaca izquierda.
El laboratorio de ingreso reporta anemia, leucocitosis, plaquetopenia severa, alt. Electroliticas (Hipocalcemia, Hipokalemia, Hiponatremia) y de serología (Amibiasis, Dengue, Hepatitis B, Sífilis, Infección urinaria, Enterocolitis infecciosa). En sangre: Hb 10, Hto 36, Leucocitos 12.000, Segmentados 68, Plaquetas 19.000, Sodio 129, Potasio 2,7, Cloro 89, Bilirrubina Total 1,4, Conjugada 0,2, No conjugada 1,2, VDRL positivo 1:32 diluciones, HIV negativo, Anticore positivo, Antígeno de superficie positivo, Serología para Dengue IgM y IgG positivas, En Orina: Proteina ++, Hemoglobina trazas, Cetona +, Bilirrubina+, Urobilinogeno+, Nitritos +, Leucocitos 2-4 x C, Eritrocitos 1-3 x C. En Heces: Trofozoitos de entamoeba hystolitica y b. Hominis.8-10 x C. Se inicia tratamiento, interconsultas, eco y RX: Dieta antidiarreica, Hidratación parenteral, fisiológica y glucosaza, Metrovax 500 mgrs VE c/6 h, Ciproxina 400 mgrs VE C/12 h, Pantoprazol 40 mgrs VE C/24 h, Flexpan 1 amp. VE C/8 h, Primperan 1 amp VE c/ 12h, Dipirona 1 amp IM SOS, KCl 20 meq en frascos alternos, Na Cl 7 meq en primer y tercer frasco, Gluconato de calcio 10% en 10 ml + 30 ml de sol 0.9 VE C/24 h, Plaquetoferesis 1 unidad VE stat. El día 09-11-2010 se le realiza la prueba de la gota gruesa, motivado a su estadía en Nigeria y al hecho de que el médico de Grecia sospecho presencia de malaria a P. vivax para descartar posible malaria, el resultado fue positiva para Plasmodium Falciparum, iniciándose tratamiento con Diclorhidrato de quinina. Gastroenterología reporta Íleo metabólico. Presenta episodio de hipertensión arterial, se le realiza Ecocardiograma, a través del cual cardiología indica posible endocarditis a descartar. El paciente evoluciona satisfactoriamente en los días posteriores hasta el 18 de noviembre del mismo año, dándole de alta para su repatriación y continuación de tratamiento.
Conclusión: Las notificaciones de salud a bordo, nos reportan a veces muchas sorpresas cuando se investigan, que muchas veces se alejan de lo declarado. En este caso con diagnósticos múltiples e importantes como Sepsis Entérica, Malaria P. Falciparum, Bicitopenia Severa, Íleo Metabólico, Endocarditis a descartar, Hepatitis B, HTA en debut, Parasitosis intestinal.

Etude d'un cas de suspicion de choléra s'avérant être une pathologie multiple rentrant dans le cadre d'un paludisme

RÉSUMÉ
Introduction : le 5 novembre 2010, une embarcation venant du Nigeria s'approche des côtes vénézuéliennes. Cela fait déjà presqu'un mois qu'a été établie une alerte épidémiologique auprès de tous les ports et aéroports du pays et qu'une vigilance est de mise face aux cas de maladies diarrhéiques, en particulier suite à l'incidence du choléra en Haïti. Au sein de l'équipage de cette embarcation provenant du Nigeria, un marin présente une diarrhée. Face à cette description, les autorités portuaires vénézuéliennes décident de faire patienter l'embarcation à mille 0 (à la bordure de la haute mer, au canal de rio) afin de réaliser une visite du service de santé maritime pour évaluer le patient et décider d'une conduite à tenir.
Une fois à bord, le médecin constate que le marin est de nationalité philippine et présente une hyperthermie non quantifiée, évoluant depuis 2 semaines, avec des frissons, des sueurs profuses, des selles diarrhéiques muqueuses non hémorragiques, en quantité non spécifiée, des coliques abdominales et une faiblesse générale. Il est également rapporté que, depuis 3 jours, il prend de la Chloroquine

(traitement anti-palustre suivi après indication d'un médecin grec, suite à une consultation radio-médicale effectuée lorsqu'ils avaient mouillé l'ancre en face des côtes du Nigeria pour 15 jours). A posteriori, la symptomatologie semblait avoir débuté quelque peu avant. Durant la traversée, ils avaient consommé des crevettes, caractéristiques certes d'une pêche artisanale mais souvent vectrices de choléra. Lors du mouillage du navire, des prélèvements biologiques ont été réalisés puis transférés par voie aérienne à une institution de santé, où ont débuté les études de laboratoire appropriées. Le malade est ensuite transféré dans un hôpital vénézuélien de proximité.

Hospitalisation : à l'examen physique d'entrée, le patient est conscient, en mauvais état général, et souffre d'une déshydratation sévère, d'une sécheresse buccale avec une salive épaisse. On met en évidence une pâleur cutanéo-muqueuse accentuée, un langage cohérent. Il s'exprime en anglais et fait quelques phrases en espagnol. Les bruits du cœur sont réguliers, l'abdomen est détendu avec une diminution des bruits hydro-aériens et une douleur à la palpation en fosse iliaque gauche.

A l'entrée, le laboratoire fait état d'une anémie, d'une leucocytose, d'une thrombopénie sévère, d'altérations électrolytiques (hypocalcémie, hypokaliémie, hyponatrémie) et de recherches sérologiques en cours (amibiase, dengue, hépatite B, syphilis). Il existe une infection urinaire et une entérocolite infectieuse.

Au niveau sérique : Hb 10 g/dl, Ht 36 %, Leucocytes 12.000/mm³, fragmentés 68, Plaquettes 19.000/mm³, Sodium 129 mmol/l, Potassium 2,7 mmol/l, Chlore 89 mmol/l, Bilirrubine Totale 1,4, Conjuguée 0,2, non conjuguée 1,2, VDRL positif à 1:32 dilutions, HIV négatif, Anticorps positifs contre Hep B, Antigène de surface positif, Sérologie Dengue IgM et IgG positives.

Au niveau urinaire : Protéines ++, Hémoglobine : traces, Cétone +, Bilirubine +, Urobiline +, Nitrites +, Leucocytes 2-4 x C, Erythrocytes 1-3 x C.

Dans les selles : Trophozoaires d'entamoeba hystolitica et b. Hominis.8-10 x C.

Il est alors initié un traitement, un suivi pluridisciplinaire, échographique et radiologique. Le patient suit un régime sans résidu avec hydratation parentérale (sérum physiologique et glucosé), Metrovax 500 mgrs VE c/6 h, Ciproxine 400 mgrs VE C/12 h, Pantoprazole 40 mgrs VE C/24 h, Flexpan 1 amp. VE C/8 h, Primperan 1 amp VE c/ 12h, Dipirone 1 amp IM SOS, Electrolytes : KCl 20 meq en fractions alternées, Na Cl 7 meq en première et troisième alternance, Gluconate de calcium 10% en 10 ml + 30 ml de solution 0.9 VE C/24 h, Plaquettophérèse 1 unité VE stat.

Le 9 novembre 2010, il est réalisé une goutte épaisse, examen encouragé par son séjour au Nigéria et par le fait que le médecin grec avait soupçonné la présence de paludisme à P.vivax. Le résultat revient positif pour Plasmodium Falciparum, amenant la mise en place d'un traitement par Diclorhydrate de quinine. Le gastroentérologue rapporte un ileus métabolique. Face à un épisode d'hypertension artérielle, il est réalisé un électrocardiogramme, pour lequel le cardiologue évoque une possible endocardite à éliminer.

Le patient évoluera ensuite de façon satisfaisante les jours suivants.

Le 18 novembre son rapatriement sanitaire est autorisé et la poursuite du traitement recommandée.

Conclusion : les notifications sanitaires du bord nous rapportent parfois beaucoup de surprises qui s'avèrent, suite à des recherches, être des diagnostics très éloignés de ce qui est initialement déclaré. Dans ce cas précis, le marin présentait une polypathologie associant Sepsis Entérique, paludisme à P. Falciparum, Bicytopénie Sévère, ileus métabolique, Endocardite a bas bruit, Hépatite B, HTA débutante et Parasitose intestinale.

- Consumo de alcohol en trabajadores del mar

Estopà Pujol H, Herrera Carro MJ, Alcolea García RM, López-Marina V, Felix Martin P, Orduña Casado J
E-mail contacto: helenaestopa@gmail.com

RESUMEN:
Objetivos: Estudio del consumo de alcohol en trabajadores del mar del litoral catalán
Metodología:Diseño: estudio descriptivo transversal.Ámbito de estudio: Consulta de medicina del Instituto Social de la Marina de Barcelona. Sujetos: trabajadores ? 18 años, que acudían al reconocimiento médico previo al embarque entre los meses de diciembre 2010-marzo 2011.Variables: edad, sexo, cargo, nacionalidad, consumo de alcohol en unidades de bebida estándar [UBE], consumo de riesgo, dependencia y consumo perjudicial.Mediciones: test AUDIT y su versión reducida AUDIT-C (Alcohol Use Disorders Identification Test).Análisis estadístico: proporciones, medias, IC [95%], Chi2 para las variables cualitativas. Resultados: Responden el cuestionario AUDIT 475 trabajadores (95% hombres, 6,2% extranjeros). El 68,1%, IC [95%]=60,2-75,1%, son hombres de 30-50 años. El 15,2% son patrones de embarcación, 4,4% buzos, 39,1% marineros, 10,8% capitanes/oficiales, 8,9% trabajadores en máquinas, 13,1% alumnos y 8,5% otros cargos. El 80,6% consumen alcohol (91,4% hombres), y de éstos el 42,8% realiza "atracones" (?6 UBE hombres o ? 5 UBE mujeres por ocasión de consumo). El 18,5%, IC [95%]=15,7-22,3%, son bebedores de riesgo (90,7% hombres) según AUDIT-C. Existen indicios de problemas relacionados con el alcohol en el 25%, IC [95%]=18,7-32,3%, de los trabajadores (96,6% hombres) y alta sospecha de consumo perjudicial y/o dependencia en el 8,2%, IC [95%]=6,1-10,5% (94,7% hombres). $p>0,05$ para la asociación de consumo excesivo y cargo, edad y nacionalidad. Al realizar el estudio comparativo con la última Encuesta Domiciliaria sobre Alcohol y Otras Drogas (EDADES), correspondiente al período 2009/2010, se observa un menor porcentaje de consumo de alcohol ($p<0,05$) pero mayor porcentaje de "atracones" entre trabajadores del mar y población general (p no significativa) Conclusiones: 1. Los trabajadores del mar presentan un consumo de alcohol menor pero mayor frecuencia de atracones que la población general. 2. El

cuestionario AUDIT identifica frecuencia y consumo de riesgo 3. Los resultados indican la utilidad del cuestionario AUDIT para detección y posterior uso de medidas preventivas para reducir riesgos.

Consommation d'alcool chez les gens de mer

RESUME :

Objectifs : Etude de la consommation d'alcool chez les gens de mer du littoral catalan

Méthodologie : Conception : étude descriptive transversale. Cadre de l'étude : Consultations de médecine de l'Institut Social de la Marine de Barcelone.

Sujets : travailleurs ? 18 ans, qui se sont présentés à l'examen médical précédent l'embarquement entre les mois de décembre 2010 et mars 2011.

Variables : âge, sexe, poste, nationalité, consommation d'alcool en unités de boisson standard (UBE), consommation à risque, dépendance et consommation nuisible.

Investigations médicales : test AUDIT et sa version réduite AUDIT-C (Alcohol Use Disorders Identification Test).

Analyse statistique : proportions, moyennes, IC (95%), Chi2 pour les variables qualitatives.

Résultats : 475 travailleurs ont répondu au questionnaire AUDIT (95% d'hommes, 6,2% d'étrangers). 68,1%, IC [95%]=60,2-75,1%, sont des hommes de 30-50 ans. 15,2% sont patrons d'embarcation, 4,4% plongeurs, 39,1% marins, 10,8% capitaines/officiers, 8,9% travailleurs sur machines, 13,1% élèves et 8,5% ont d'autres postes. 80,6% consomment de l'alcool (91,4% d'hommes), et parmi eux 42,8% ont un comportement abusif (?6 UBE pour les hommes ou ? 5 UBE pour les femmes par occasion de consommation). 18,5%, IC [95%]=15,7-22,3%, sont des buveurs à risque (90,7% d'hommes) selon l'AUDIT-C. Il existe des indicateurs de problèmes relatifs à l'alcool dans 25% des cas, IC [95%]=18,7-32,3%, des travailleurs (96,6% d'hommes) et de grande suspicion de consommation nuisible ou/et de dépendance dans 8,2%, IC [95%]=6,1-10,5% (94,7% d'hommes) ; p>0,05 pour l'association de consommation excessive en relation avec le poste, l'âge et la nationalité. En réalisant l'étude comparative avec la dernière Enquête à domicile sur l'alcool et autres drogues (EDADES), correspondant à la période 2009/2010, on observe un pourcentage moindre de consommation d'alcool (p<0,05) mais un plus grand pourcentage de "beuveries" entre les gens de mer et la population générale (p non significatif)

Conclusions : 1. Les gens de mer présentent une consommation d'alcool moindre mais avec plus de fréquence de beuveries que la population générale. 2. Le questionnaire AUDIT identifie la fréquence et la consommation à risque. 3. Les résultats indiquent l'utilité du questionnaire AUDIT pour le dépistage et pour la mise en place ultérieure de mesures préventives pour réduire les risques.

- Evaluation du canabisme chez les gens de mer du nord du Maroc - Ghailan T, Belhaje M, El Aoudi Y
Collège National de Médecine de Travail, Casablanca, Maroc.
E-mail : tarikgahilan@hotmail.com

RESUME

Introduction : Le cannabisme constitue un véritable fléau en santé au travail au Maroc. Le style de vie des gens de mer et les particularités du travail à bord font de cette catégorie une population à haut risque d'addictions en général et de cannabisme en particulier.

Objectifs : cette étude épidémiologique transversale et rétrospective a pour objectif d'apprécier la prévalence du cannabisme chez les marins pécheurs au niveau de trois ports au nord du Maroc tout en définissant sa répartition au sein des différents ports et types de pêche et son éventuelle association avec d'autres addictions. En fin elle propose des mesures préventives en fonction des résultats obtenus.

Méthodologie : le support de cette étude est un questionnaire anonyme et individuel comportant une partie pour les données générales et une partie spéciale pour l'évaluation du cannabisme.

Résultats : 523 sujets ont répondu à notre questionnaire. L'âge moyen de notre échantillon était 39,6 ± 9,2 ans, la prévalence du cannabisme était de 42,3%. Les taux les plus élevés furent enregistrés au port de Larache 48,1%. Les marins des embarcations traditionnelles étaient les plus exposés 53,4%. Le cannabisme fut associé au tabagisme dans 78,3% des cas et à l'alcoolisme dans 23,5%des cas. L'étude analytique a montré une association significative du cannabisme avec la tranche d'âge de 20 à 29 ans, avec le mode de pêche traditionnelle et avec la consommation du thé.

Conclusion : les gens de mer représentent une population à forte prévalence de cannabisme avec toutes ses répercussions sur la santé particulièrement dans le secteur de la pêche traditionnelle. Des mesures de préventives visant à lutter contre les addictions et notamment le cannabisme ainsi que la promotion de la santé et de l'hygiène des marins permettront d'améliorer la situation. Une attention particulière serait attribuée à l'amélioration de la situation socioéconomique et de la précarité dont souffre encore une bonne partie des marins pêcheurs.

Evaluación del canabismo de la gente de mar en el norte de Marruecos

RESUMEN

Introducción: El canabismo es un problema en la salud ocupacional en Marruecos. El estilo de vida de la gente de mar y las peculiaridades del trabajo a bordo hace de esta clase una población con alto riesgo de adicciones en general y de canabismo en particular.

Objetivos: Este estudio epidemiológico transversal y retrospectivo tiene como objetivos la evaluación de la prevalencia del canabismo entre los pescadores en tres puertos del norte de Marruecos, la definición de su distribución entre los diferentes puertos y tipos de pesca y

su posible asociación con otras adicciones. Al final, se proponen medidas preventivas basadas en los resultados obtenidos.

Metodología: La plataforma de este estudio fue un cuestionario anónimo e individual que tiene un parte para los datos generales y una evaluación especial para el canabismo.

Resultados: 523 personas respondieron a nuestro cuestionario. La edad media de nuestra muestra fue de 39,6 ± 9,2 años, la prevalencia del canabismo fue 42,3%. Las tasas más altas se registraron en el puerto de Larache: 48,1%. Los marineros de los barcos tradicionales fueron los más expuestos: 53,4%. El consumo de cannabis se asoció en 78,3% de los casos con el consumo de tabaco y en 23,5% de los casos con el alcoholismo. El estudio analítico mostró una asociación significativa de canabismo con la edad de 20 a 29 años, con el método tradicional de pesca y con el consumo de té.

Conclusión: la gente de mar representa una población con alta prevalencia de canabismo con todos sus efectos sobre la salud en particular en el ámbito de la pesca tradicional. Las medidas preventivas para luchar contra las adicciones incluido el canabismo y la promoción de la salud y la higiene de los marineros mejorarán la situación. Se prestará especial atención a mejorar la situación socioeconómica y la precariedad de las que aún sufre muchos de los pescadores.

13:15 **Conferencia Final /** ***Conférence final:***
Catástrofes - Nacimiento de la Sanidad Marítima en España. Homenaje al Dr. Juan A. Bartolomé" por el Dr D Fernando Gómez Muñiz (Servicio Radio- Médico de España) / *The naissance of the Santé Maritime à Espagne. Hommage au Dr. Juan Bartolomé*
E-mail: fgmsemm@semm.org

Hay personas que hacen que las cosas pasen y algunos tenemos la oportunidad de coincidir con una de ellas a lo largo de nuestra vida. En mi caso tuve la suerte de conocer al Dr. Juan Bartolomé.

Aunque muchos no lo sepan, a él se debe la idea y la creación de lo que hoy conocemos como Sanidad Marítima en España. Desde el germen del Gabinete de Asistencia a bordo y en el Extranjero dio lugar a una estructura que ha sido la responsable de la asistencia a los marinos en nuestro país: escribió la primera "Guía Sanitaria a bordo", estableció varios Centros Asistenciales en el extranjero, fundó el Centro Radio Médico Español, botó el buque hospital "Esperanza del Mar", trabajó en la actualización de los botiquines que han de llevar los barcos, trabajó en el desarrollo de la historia clínica digital para los marinos, fue un adelantado en la concepción de un sistema informático centralizado que albergará todo el historial clínico de los tripulantes, participó en las primeras investigaciones españolas en la Antártida, …, y mucho más porque nunca supo estarse quieto.

Siempre quiso que su trabajo estuviera dedicado a los más olvidados, a los más alejados de las comodidades y cuando finalizó su etapa en el Instituto Social de la Marina se volcó en el Servicio de Emergencias de la Agencia Española de Cooperación Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores. En este nuevo destino estuvo presente en casi todos los desastres causados por la naturaleza y por la estupidez de los hombres para ayudar a los que lo necesitaban.

Recuerdo el día de su jubilación (obligada, a los 70 años), cuando le concedieron una de esas condecoraciones, tan merecidas en su caso, aunque a él no le gustaran, mientras visitábamos una exposición de sus fotografías, tomadas durante sus viajes, que me dijo: "creo que ya me puedo retirar porque ya he devuelto lo que me ha dado esta sociedad, o al menos lo he intentado". Pero no lo hizo, no se retiró; aun jubilado siguió colaborando, trabajando, a través de ONGs, para ayudar a los demás.

A él le gustaba que se le tratara como una persona corriente, pero ……. no era una persona corriente. La gente corriente no hace todo lo que hizo el Dr. Juan Ángel Bartolomé Martín.

13:30 **Conclusiones y Clausura / Conclusions et Clôture**
M. Luisa Canals (Pres. C. Cientifico) / M.Angeles Bouza (Pres.CO.UDC), Fdo Gómez (Pres.SEMM), Brice Loddé (S.SFMM), Ilona Denisenko (FC.IMHA)
Presentación de las próximas sedes del VI y VII CIHFMM en Tánger 2012 y Brest 2013 junto con el Simposio Internacional de Salud Marítima /. ***Présentation du prochain siège du 6ème CIHFMM à Tanger :*** *A. El Kouhen* ***(Royaume du Maroc, Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Département de la Pêche Maritime) et 7ème.CIHFMM à Brest avec le 12ème Symposium International de Médecine Maritime :*** *B. Loddé (SFMM-UBO).*

PRE-POST CONGRESO: 18-22 OCT, 2011: PRACTICAS
Idiomas aceptados: Español-English

En La Coruña (20.21,22), El Ferrol (19Octubre 2011
Here iit s an intensive possibility for practicals during the week that includes the 5th IHFCMM (October 20-21st, 2011) in Spain: A Coruña (21-22 0ct) & El Ferrol (19-20 Oct); other possibilities abroad, different data adaptations and homologations (according your CV) are possible - consult your tutors

THESE ARE THE ACTIVITIES PROPOSED, TO HAVE A FIRST FRAME OF THE INTENSIVE GLOBAL PRACTICAL/ ***ESTOS SON LOS TEMAS PROPUESTOS PARA QUE OS HAGAIS UNA IDEA DEL PERIODO DE PRÁCTICAS INTENSIVO QUE OS PROPONEMOS***:

- Bienvenida: Punto de encuentro por la tarde con tutores en Hotel Riazor en A Coruña (según la hora de llegada de la

mayoría) / *Welcome: Meeting point with tutors in the afternoon in Riazor Hotel in A Coruña (Spain, Oct. 18th)*

MIERCOLES 19 DE OCTUBRE, 2011

: 9:00 Cita en Hotel Riazor para ir en grupo, iniciando una visita a un Centro de Medidina Marítima en A. Coruña / Visit to a Maritime Health Centre in A. Coruña (appointment in Hotel Riazor to go together as a group)

" - En El Ferrol, HGD (Hospital General de la Defensa): Introducción histórica y Medicina Naval / Historical introduction & Naval Medicine (Naval Hospital in El Ferrol, HGD, Oct, 19th)

" - En El Ferrol 12:30, HGD: Consulta radio-médica, Buque Hospital "Juan de la Cosa" (videoconferencia), consulta con el Servicio de Telemedicina del HGD GÓMEZ ULLA (VIDEOCONFERENCIA) / Radiomedical advice ant telemedicine - direct videoconferences from HGD (with an hospital ship and telemedical and radiomedical advice centres)

" - En El Ferrol, HGD: 16:00 Prácticas en cámara hiperbárica por grupos / Practical in Hyperbaric chamber by groups

" - En A Coruña ETS Náutica 17:30 (en especial para los que no tengan prácticas en Cámara Hiperbárica) asistencia a la Reunión del Proyecto Europeo Marleanet (sobre aprendizaje marítimo y relación de comunidades de enseñanza) / *In a Coruña: 17:30 European maritime learning project: Marleanet meeting*

JUEVES 20 Y VIERNES 21 OCTUBRE, 2011:

A Coruña: Visitas varias según los alumnos asistentes (opción de continuar prácticas en El Ferrol), posibilidad recomendada de asistir al Congreso VCIHF Medicina Marítima donde hay mesas redondas de Medicina Marítima de interés y se pueden organizar Seminarios sobre los módulos del curso según los alumnos asistentes (e.g. Seminario de reconocimientos médicos para embarque y buceo) y exposición de Trabajos de campo e investigación de los alumnos en Medicina Marítima en ETS Nautica en A.Coruña , ... / *According the pupils that are attending: possibility of several visits (continuing in the hyperbaric chamber, to maritime centres, ships, harbour ...) or attendance to the Congress if Spanish or French is spoken ..., Seminars (e.g. Seafarers' and divers medical fitness examination) and Pupils' research work presentation and comments in Naval School of A Coruña (Oct. 20-21st)*

SABADO 22 OCTUBRE, 2011:

A Coruña en el puerto a las 9:00 Socorrismo acuático (opción práctica de RCP, práctica de abandono de buque y acceso a bote o balsa salvavidas, visita a puerto ... otros barcos) / *Aquatic first aid and rescue in the harbour of A Coruña (Oct. 22nd morning)*